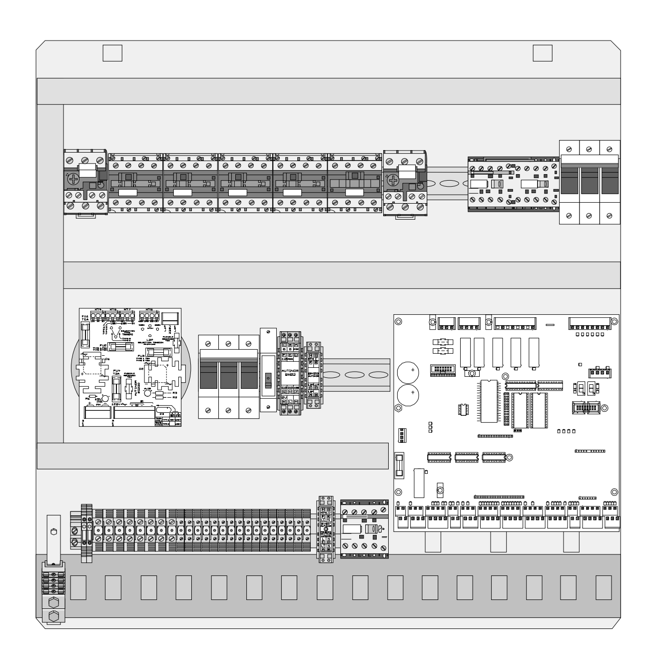
7443



AUTINOR

Manuel de l'installateur



Manoeuvre

ALPHA SYSTEM - A -

Programme A-H ALPHA S - V16 - 29/03/96
ou A-H I.L.S ALPHA S - V16 - 29/03/96

Edition n°1 du 21 juin 2000

AVERTISSEMENTS

Ce document est réputé exact à la date de parution. Il est lié à la version du logiciel indiquée en page de couverture, toutefois cette version peut évoluer sans influencer le contenu de la présente documentation qui pourra être modifié sans préavis.

Les informations qu'il contient ont été scrupuleusement contrôlées. Cependant AUTINOR décline toute responsabilité en cas d'erreur ou d'omission.

Si vous constatez une inexactitude ou une imprécision, si vous avez des suggestions, vous pouvez communiquer vos remarques par écrit (courrier et/ou télécopie) à :

Service Documentation
Société AUTINOR
Z.A. Les Marlières
59710 AVELIN

☎ [33] 03-20-62-56-00
D [33] 03-20-62-56-41
✉ autinor@club-internet.fr

COMPATIBILITE ELECTROMAGNETIQUE

Depuis le 1er Janvier 1996, les installations d'ascenseurs sont tenues de respecter les exigences essentielles de la Directive Européenne 89/336/CEE relative à la Compatibilité Electromagnétique (CEM).

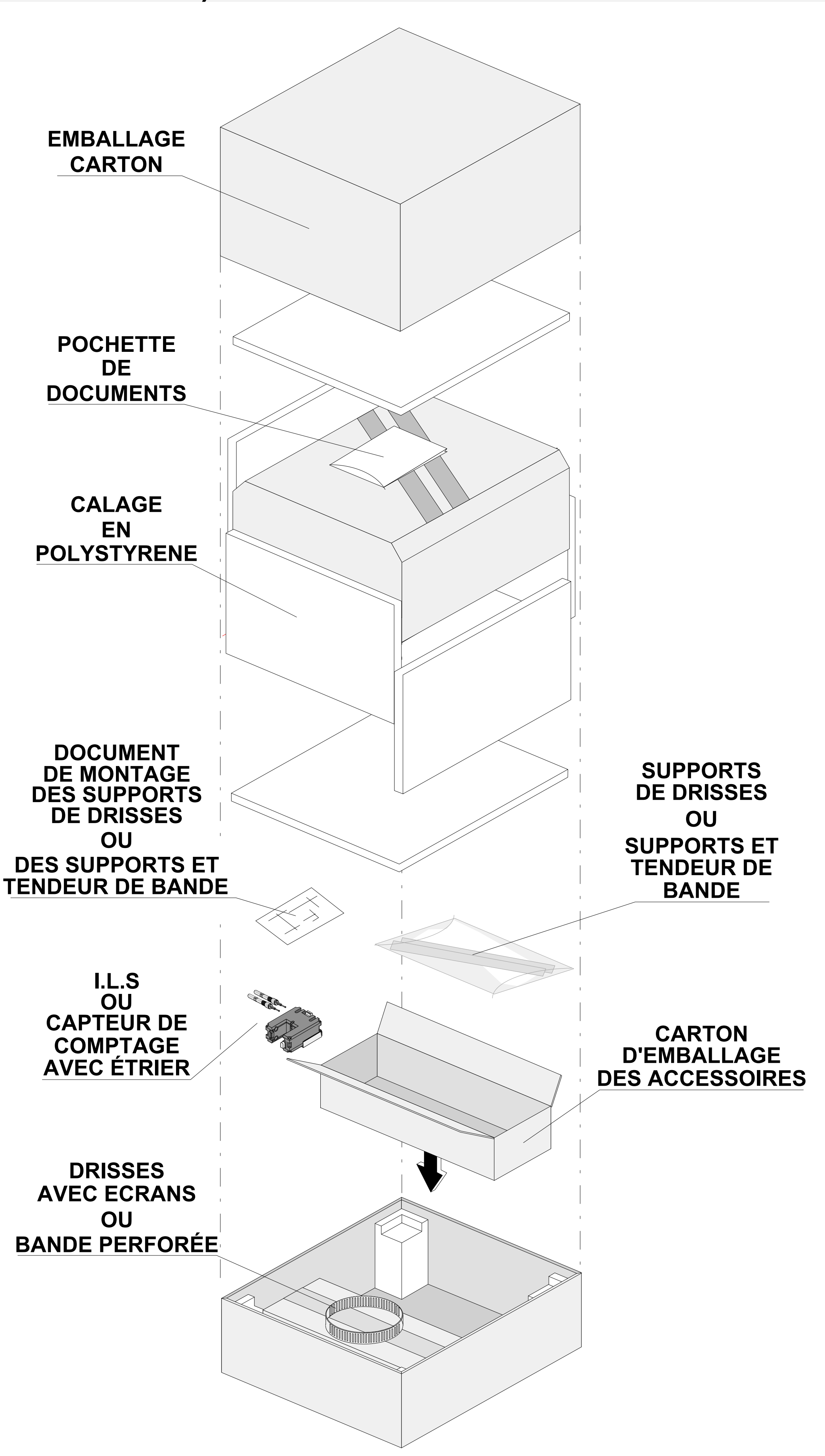
L'équipement ALPHA SYSTEM - A - n'est qu'un constituant de l'installation ; il n'est donc pas soumis à l'obligation du marquage CE prévu par cette directive. Cependant, pour vous permettre de rédiger en toute tranquilité la **déclaration de conformité prévue par la directive**, et conformément aux règles professionnelles, tous les équipements AUTINOR sont livrés avec un ***engagement de conformité***.
Votre déclaration de conformité ne peut cependant s'appuyer sur cet engagement

que si l'équipement ALPHA SYSTEM - A - est installé **en suivant intégralement**
les consignes données dans la présente documentation.

TABLE DES MATIERES

Chapitre I
GENERALITES

I.1) DEBALLAGE DU COFFRET



I.2) FIXATION DU COFFRET

Sécurisation
de la fixation du socle
(vis Ø 6,3 x 38, rondelles,
chevilles Ø 8 fournies).

BARRE DE SOUTIEN
(fixée par 2 vis Ø 6,3 x 38
et chevilles Ø 8 fournies).

440 mm

SOCLE

CAPOT

Visserie
pour fixation
sur le mur et
vis papillon pour
fixation du capot
sur le socle

3 2 1 4
x 4
x 4

COFFRET
700 mm

Dimensions du coffret : L = 562 mm, H =562 mm, P = 250 mm

N'oubliez pas que vous devez respecter les prescriptions de la Norme EN 81-1 § 6.3.2.11 :

6.3 ***Construction et équipement des locaux de machine***

…

6.3.2 ***Dimensions***

6.3.2.1 Les dimensions du local doivent être suffisantes pour permettre au personnel d'entretien d'accéder en toute sécurité et facilement à tous les organes, notamment aux équipements électriques.

En particulier, les exigences suivantes doivent être satisfaites,

a) Une surface libre horizontale, devant les tableaux et armoires. Cette surface est définie comme suit ;

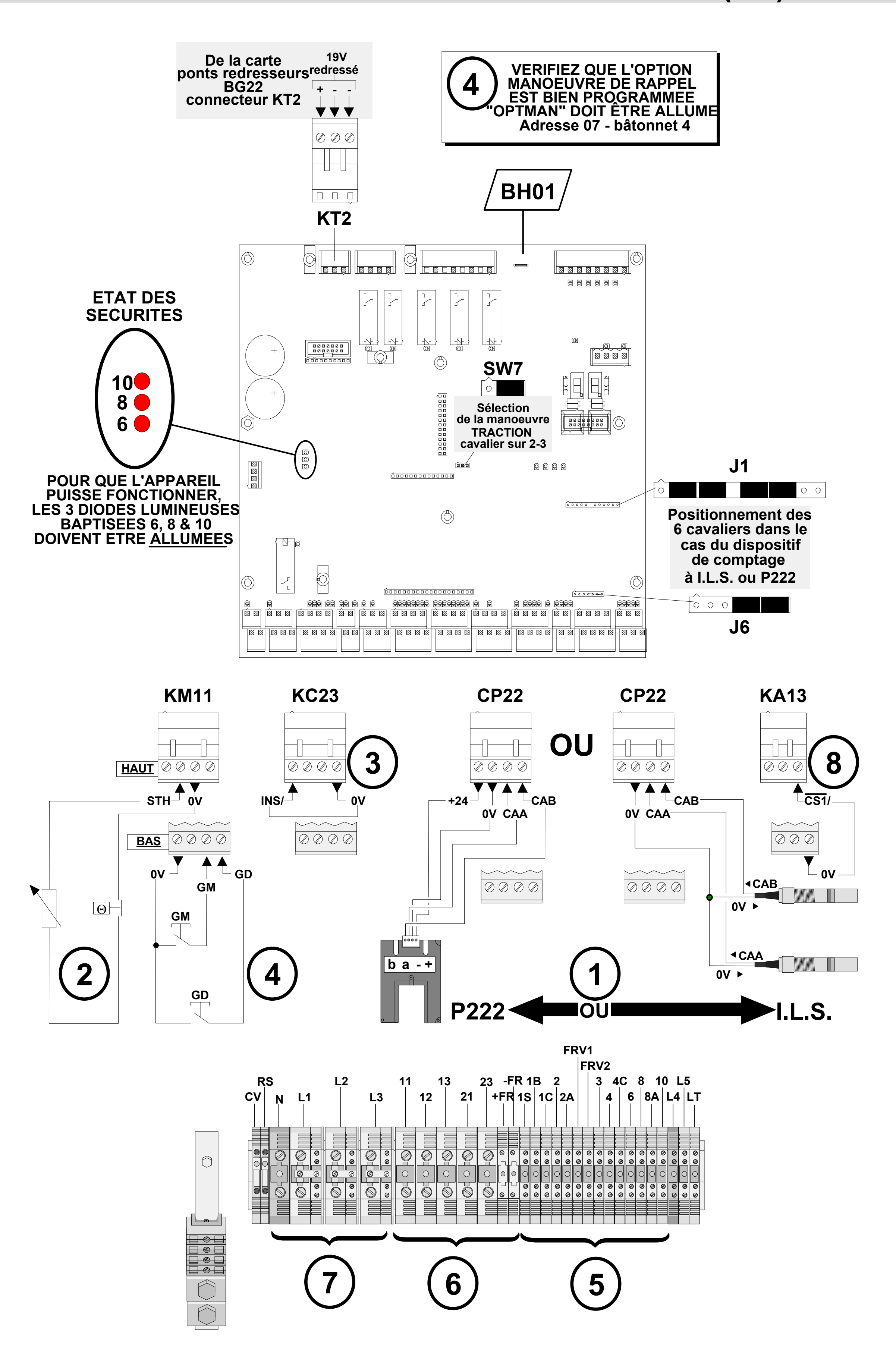


- profondeur, mesurée à partir de la surface extérieure des enveloppes, au moins 0,7 m. Cette distance peut être peut être réduite à 0,6 m au niveau des organes de commande (poignées, etc.) faisant saillie ;
- largeur, la plus grande des 2 dimensions suivantes :
  - 0,5 m
  - largeur totale de l'armoire ou du tableau ;

b) une surface libre horizontale minimale de 0,5 m x 0,6 m pour l'entretien, la vérification des parties en mouvement où cela est nécessaire et, le cas échéant, la manoeuvre de secours manuelle (*12.5.1*) ;

c) les accès à ces surfaces libres doivent avoir une largeur minimale de 0,5 m. Cette valeur peut être réduite à 0,4 m si aucun organe en mouvement ne se trouve dans cette zone.

I.3) RACCORDEMENT MINIMAL POUR LES PREMIERS DEPLACEMENTS (1/2)



RACCORDEMENT MINIMAL POUR LES PREMIERS DEPLACEMENTS (2/2)

Durant la période de montage, vous pouvez utiliser temporairement les entrées ***GM, GD*** et ***0V*** du connecteur ***KM11(bas)*** pour vous déplacer respectivement en montée et en descente.

VERIFIEZ QUE L'OPTION MANOEUVRE DE RAPPEL EST BIEN PROGRAMMEE LE BATONNET "*OPTMAN*" EST ALLUMÉ : (Adresse **07** bâtonnet **4**).

REALISEZ LES CONNEXIONS SUIVANTES :

(voir page ci contre où réaliser ces connexions)

1) Les bornes ***+24***, ***0V***, ***CAA*** et ***CAB*** du capteur ***P222*** au connecteur ***CP22(haut)***.
Il est **indispensable** de brancher le capteur pour éviter les défauts 26 ou 27, mais le capteur peut rester en machinerie (⇨ p 94)
Si vous utilisez un dispositif de comptage à ***I.L.S***, les fils sur les bornes ***0V***, ***CAA*** et ***CAB*** du connecteur ***CP22(haut)*** (⇨ p 92).

2) La sonde thermique et/ou le thermo-contact de sécurité du moteur de traction entre les bornes ***STH*** et ***0V*** du connecteur ***KM11(haut)*** (⇨ p 49).

3) Pontez temporairement les bornes ***0V*** et ***INS*** du connecteur ***KC23(haut)***.

4) Les boutons poussoir « montée » et « descente » de la boîte de révision sur le toit de cabine aux bornes ***GM***, ***GD*** et ***0V*** du connecteur ***KM11(bas)***.

Pour limiter les risques,

et en l'absence de consignes particulières qui vous seraient données par votre responsable, si durant la période de montage, vous devez utiliser le plateau ou la cabine pour vous déplacer, veillez à ce que soient raccordés au moins :

- le contact de parachute,
- le ou les contacts du limiteur de vitesse,
- le dispositif de fin de course à la partie supérieure de la gaine.

5) Les circuits de sécurité ***1S***, ***6***, ***8*** et ***10*** sur le ***bornier électromécanique*** (⇨ p 38).

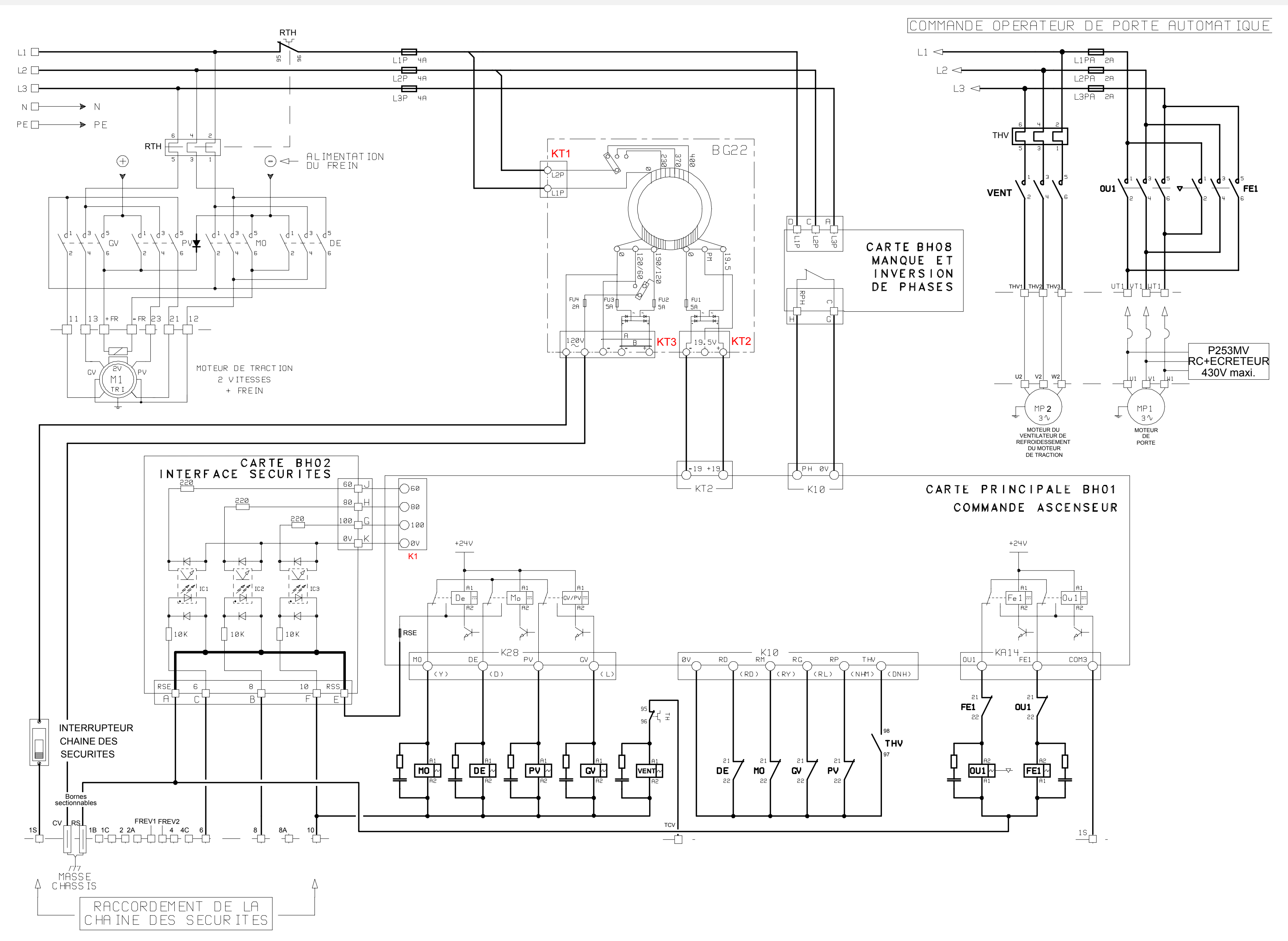
6) Le moteur de traction aux bornes ***11***, ***12***, ***13***, ***21***, ***23,*** du ***bornier électromécanique*** et la ***TERRE*** sur ***la barre collectrice de terre,*** ainsi que l'alimentation du frein ***+FR*** et ***-FR*** (⇨ p 47, 48).

7) L'alimentation par le réseau électrique aux bornes ***L1***, ***L2***, ***L3*** ainsi que le ***NEUTRE*** s'il est disponible et la ***TERRE*** sur ***la barre collectrice de terre***.

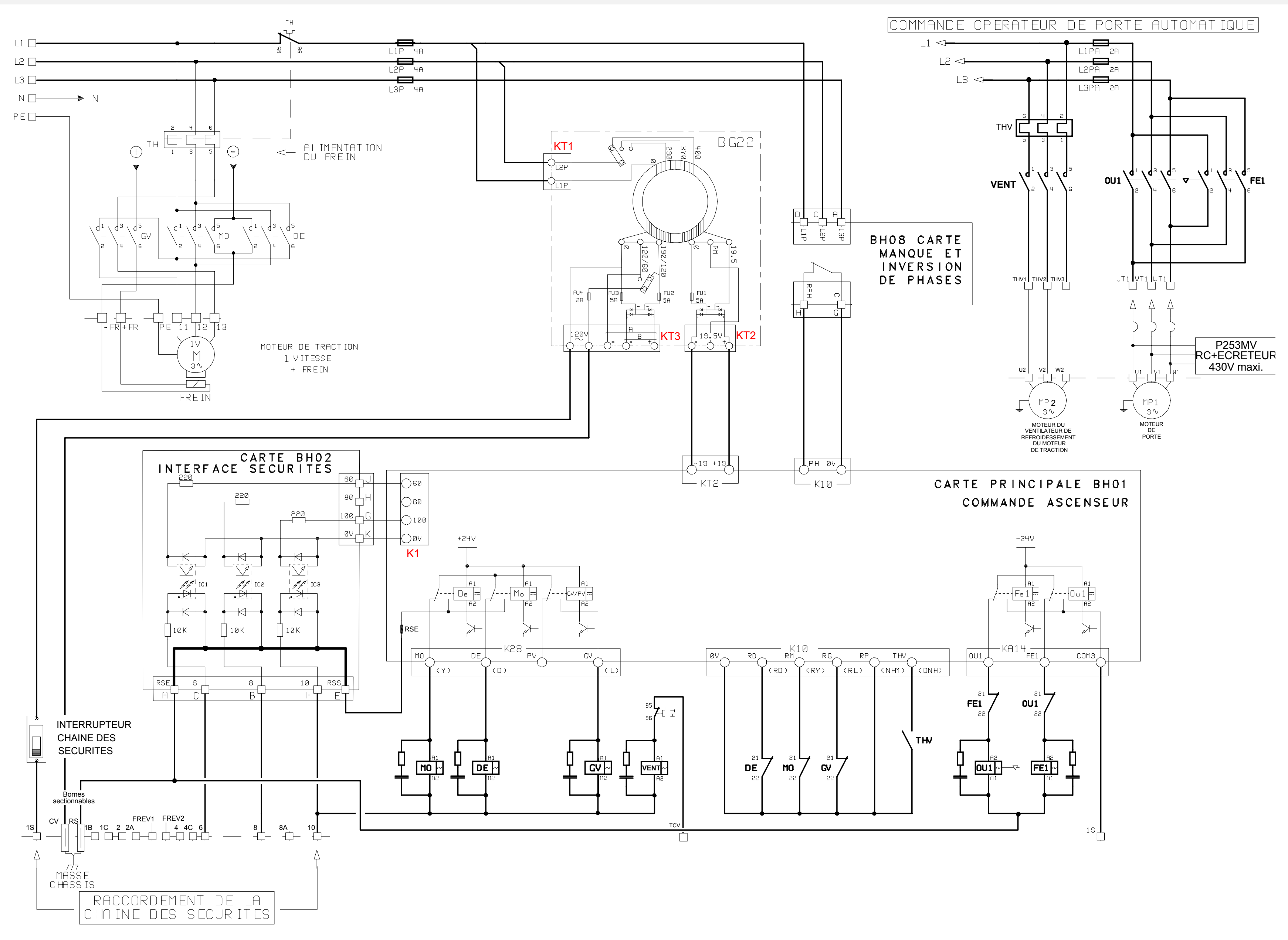
8) Pontez temporairement les bornes ***0V*** et ***CS1*** du connecteur ***KA13*** (⇨ p 104).

Nota: N'oubliez pas de **remplacer les connexions** indiquées comme « **temporaire** » dans la liste ci dessus par les connexions **définitives** au fur et à mesure de l'avancement des travaux.

I.4) SCHEMA GENERAL DES RACCORDEMENTS ELECTRIQUES EN 2 VITESSES



SCHEMA GENERAL DES RACCORDEMENTS ELECTRIQUES EN 1 VITESSE



ALIMENTATION DU MOTEUR DE TRACTION

En 2 vitesses

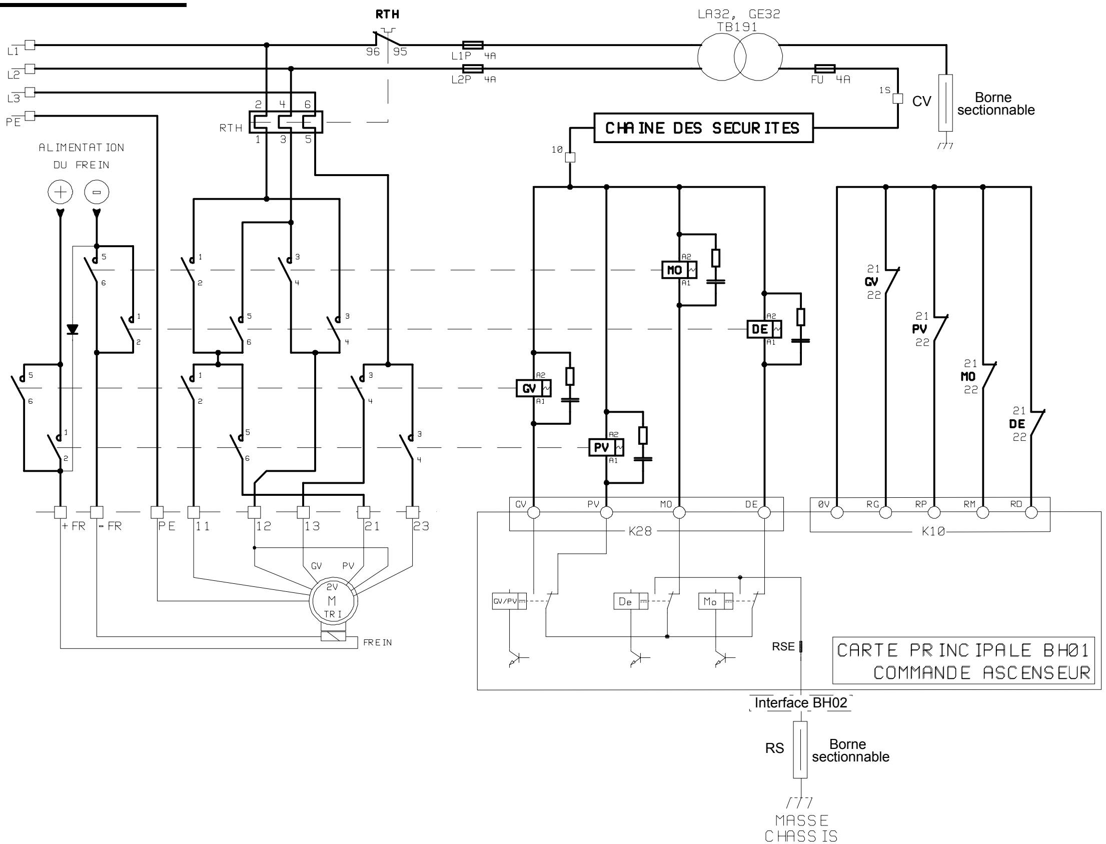


Figure 1 Schéma d'alimention du moteur de traction en 2 vitesses

En 1 vitesse

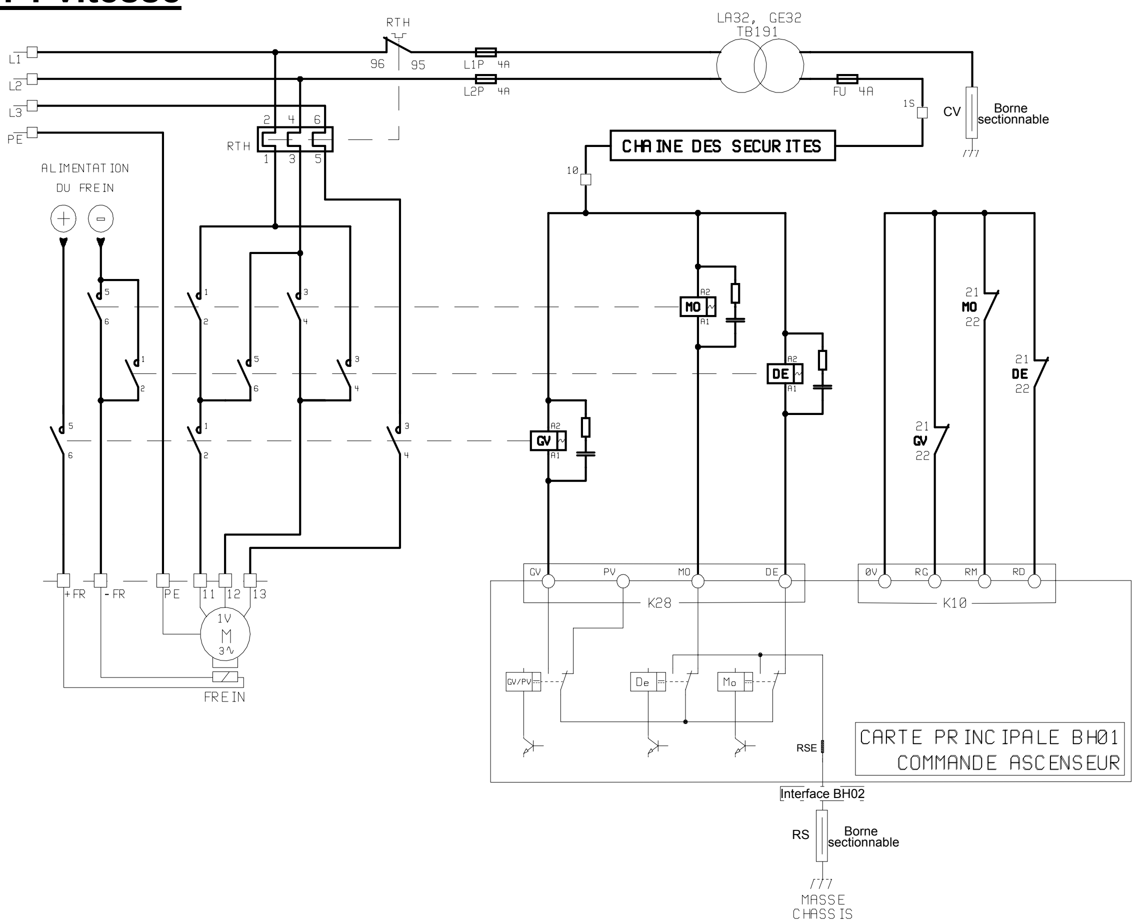
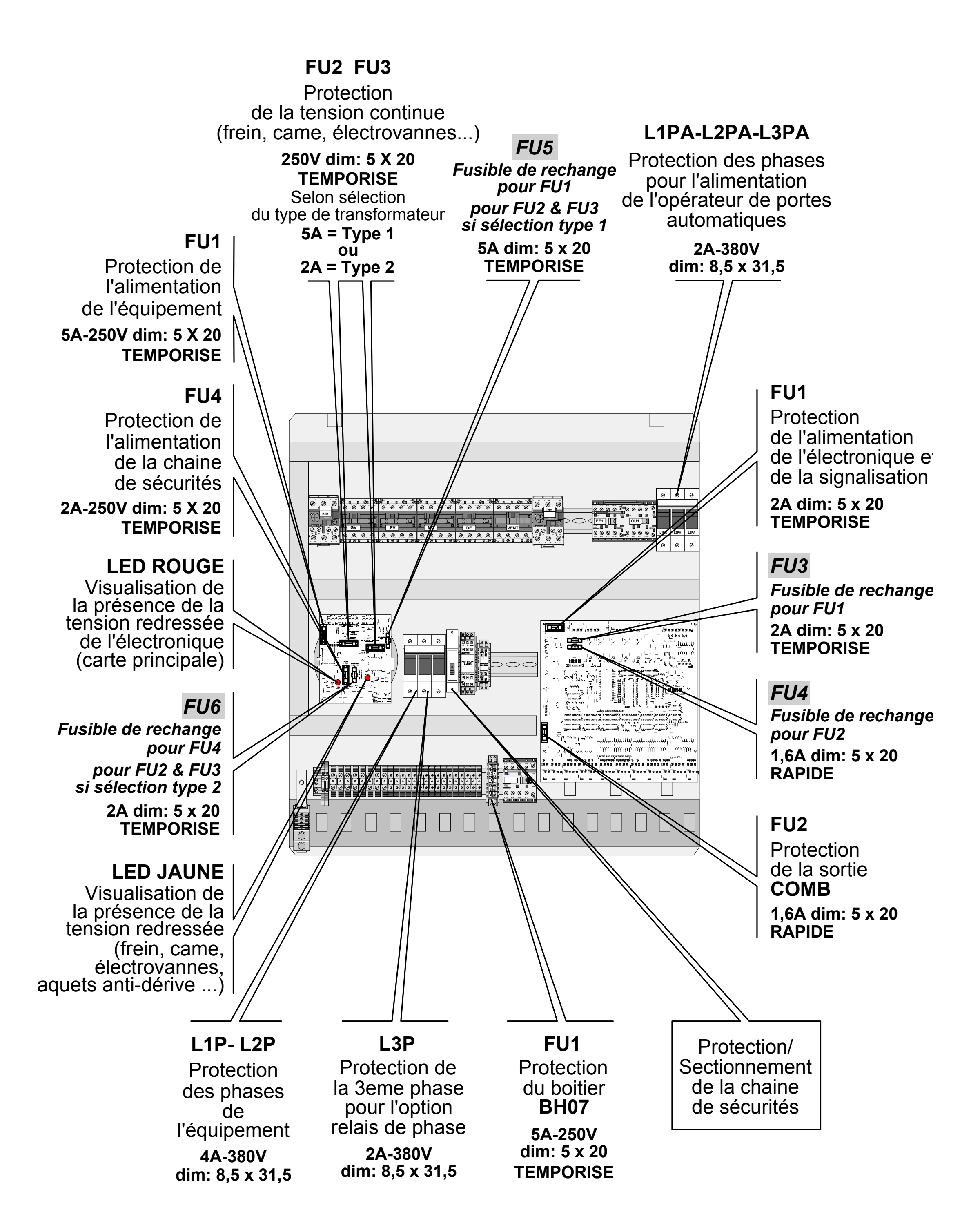
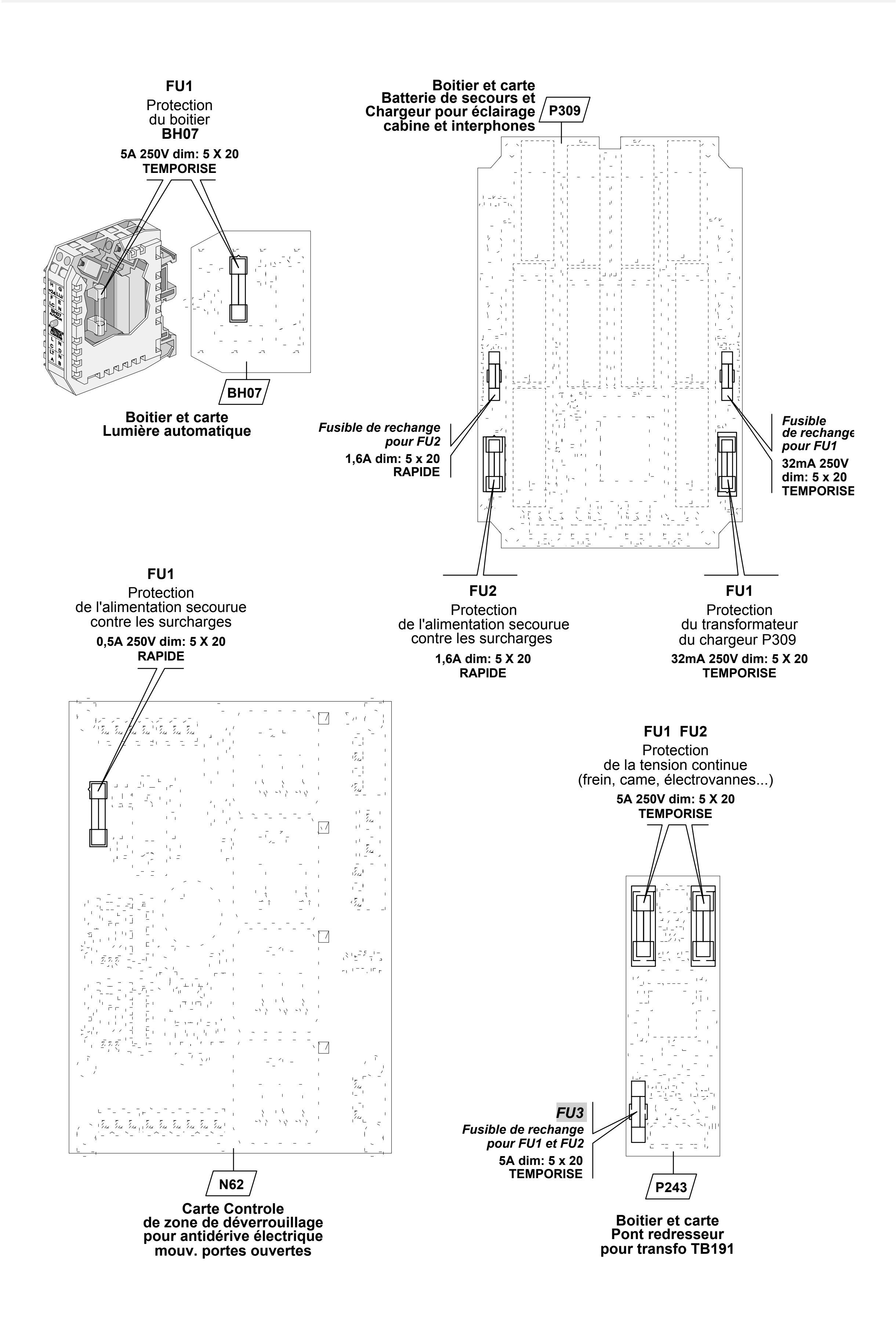


Figure 2 Schéma d'alimention du moteur de traction en 1 vitesse

I.5) LOCALISATION ET ROLES DES FUSIBLES (1/2)



LOCALISATION ET ROLES DES FUSIBLES (2/2)
DES CARTES AUXILIAIRES



I.6) LOCALISATION DES VOYANTS, CAVALIERS (1/2) INTERRUPTEURS A GLISSIERE ET RELAIS

BH01

0V pour passage d'ordre par exemple

PH DNH NHM RL RY RD
PH THV RP RG RM RD

FE1 OU1 L GV/PV Y MO D DE

MASS SH8 ZONE

Référence de l'armoire

Référence du programme

Vis de mise à la masse de l'alimentation (CEM)

10
8
6

E2rom

SW7

TRAC 2-3

Sélection de la manoeuvre TRACTION cavalier sur 2-3

EM ED CA CB

J1

6 cavaliers pour le dispositif de comptage à I.L.S. ou P222

CL

COMB

CREP

DEF

C5 C2
C1 C6
C4 C3
C0 C7

SUSD MAN/

NS SU
MHS

J6

CS1

PRIC

CL
EPG5
EPG6
POM/

FM FD
SPG3
SPG2
SPG1

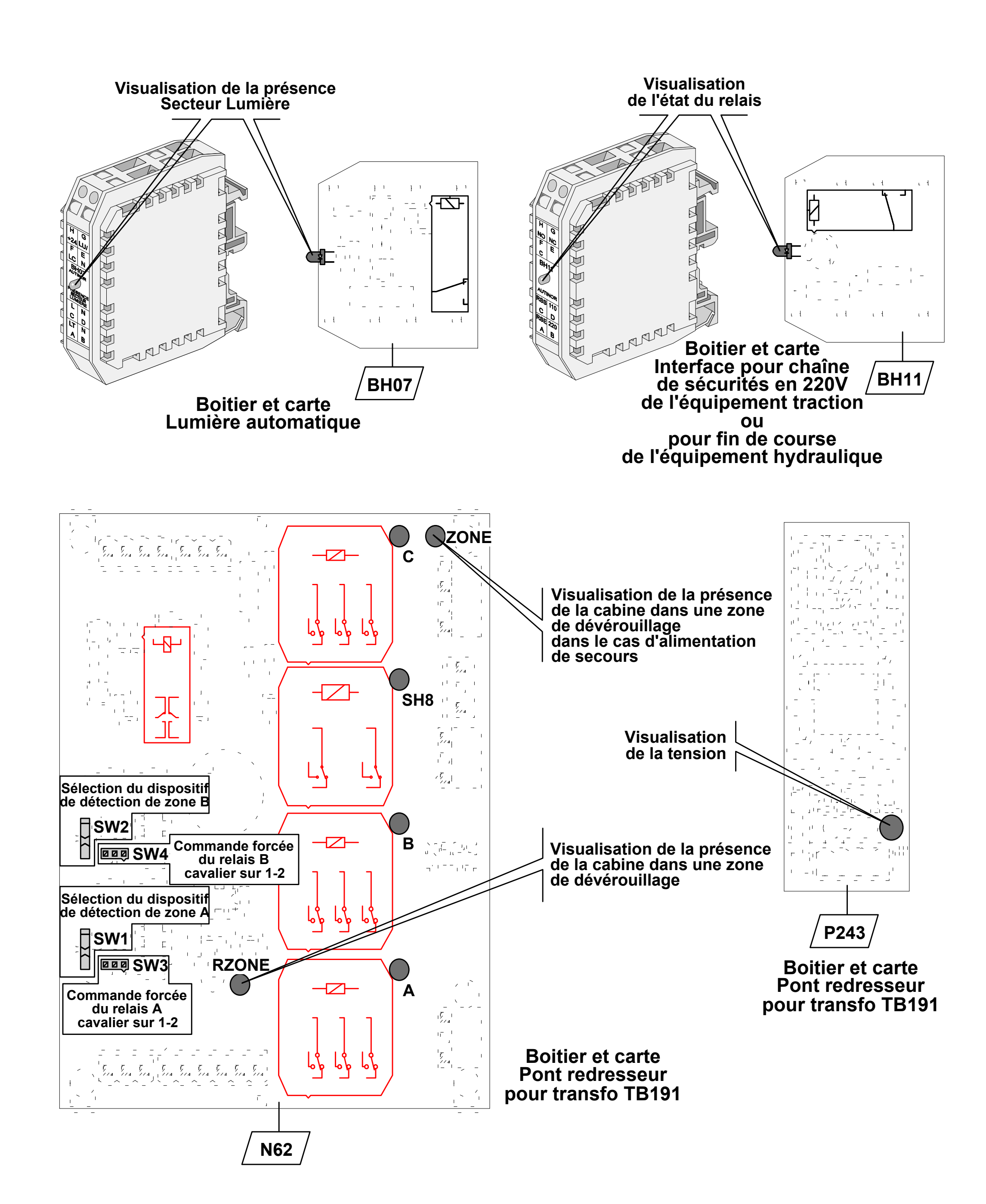
P0
P4
P1
P5 P2
P6
P3
P7 INS/

GM
IGV GD
TAQ1
TAQ2
FCOU1
COI1 FCFE1
FF1

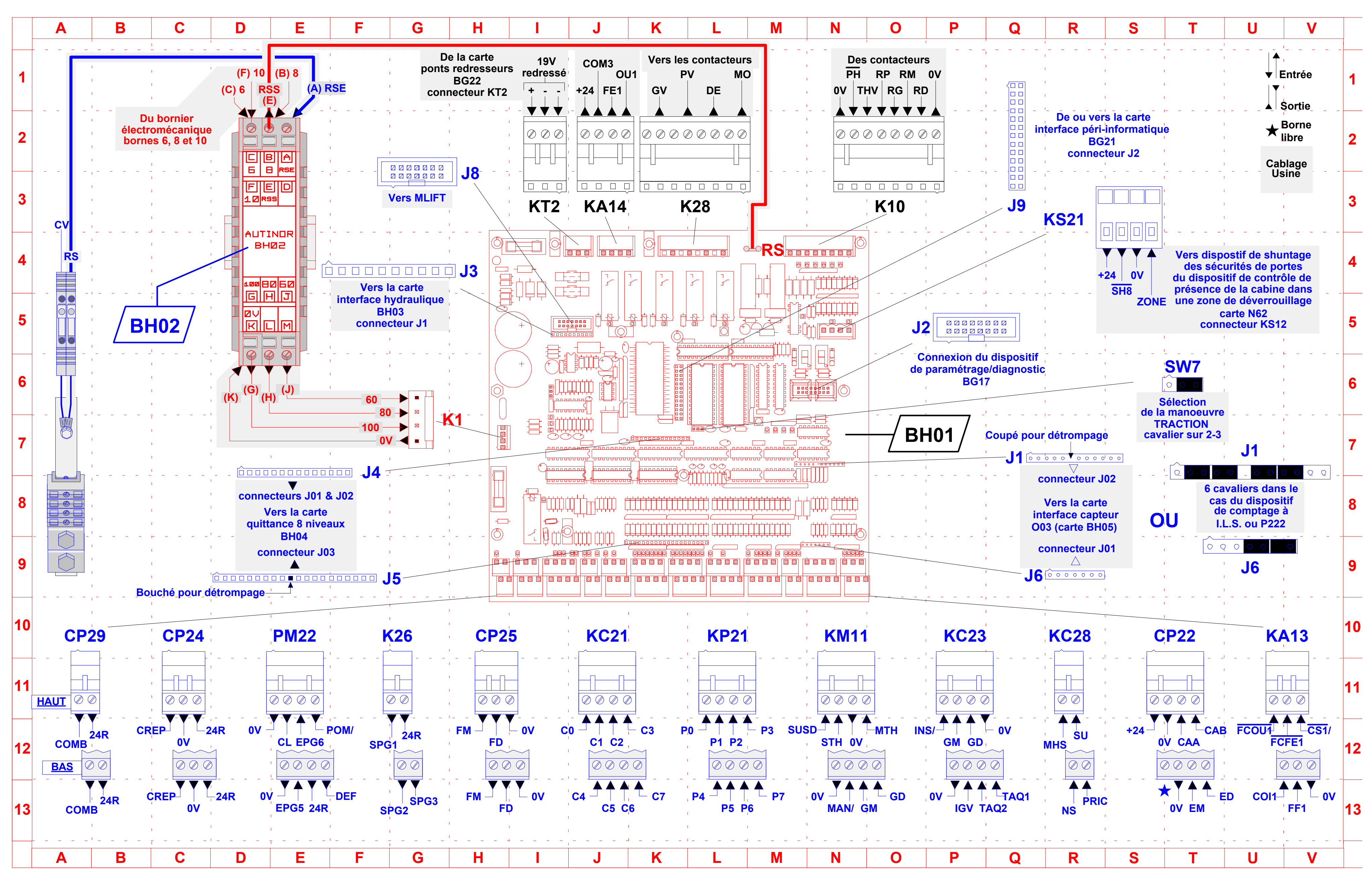


DIODES ELECTROLUMINESCENTES

LOCALISATION DES VOYANTS, CAVALIERS (2/2) INTERRUPTEURS A GLISSIERE ET RELAIS DES CARTES AUXILIAIRES



I.7) LOCALISATION DES BORNIERS



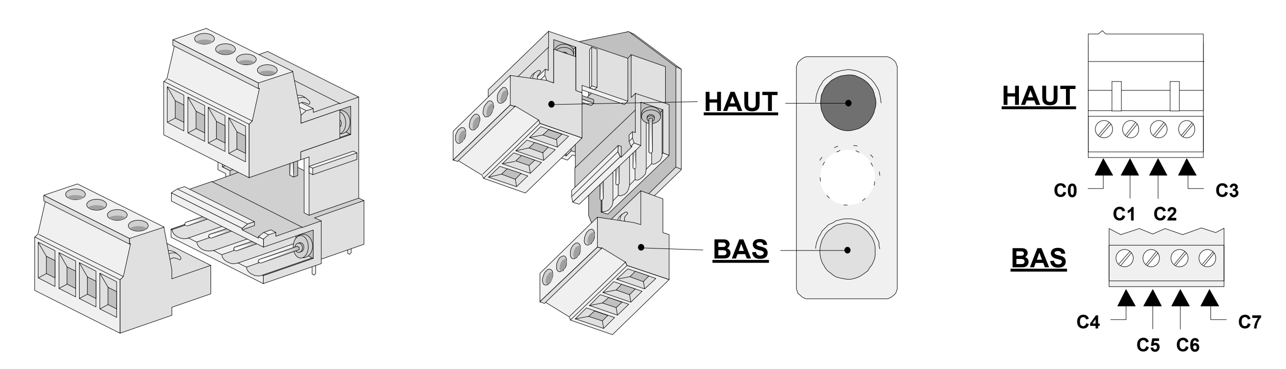
LOCALISATION DES CONNECTEURS ET BORNIERS

Pour faciliter votre tache, tous les connecteurs et borniers sur lesquel vous devez intervenir sont localisés en 2 points :

- **Bord inférieur de la carte de base *BH01*** de l'équipement (voir ci-dessous),
- **Bornier électromécanique** (voir page 22).

Connecteurs « électroniques »

Pour minimiser les dimensions de la carte électronique de base, cette dernière est équipée de connecteurs « à double étage ». La figure ci-dessous donne la correspondance entre la position physique des connexions et le symbole utilisé dans les illustration de ces connexions :



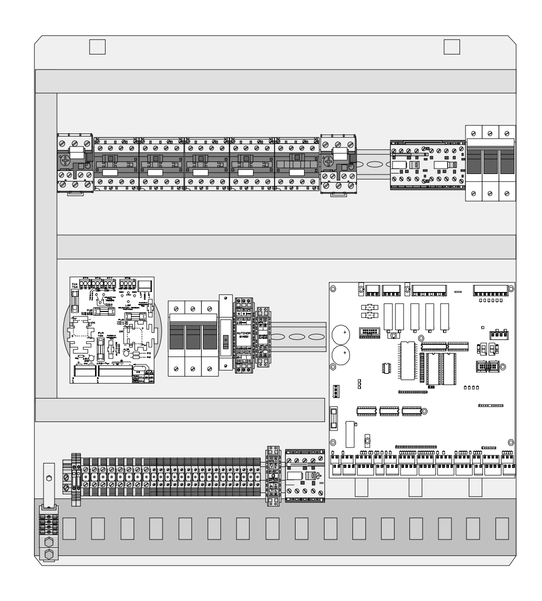
Constitution du connecteur **Figure correspondante**

Pour vous aider à localiser aisément les connecteurs la figure page ci-contre comporte un quadrillage, et la table ci-dessous vous donne les coordonnées de chacun des connecteurs, classés par ordre alphanumérique de leur nom, éventuellement accompagné de la mention **(Haut)**, si la borne se trouve en position Haute d'un connecteur à double étage, ou de la mention **(Bas)** si la borne se trouve en position Basse ; les coordonnées correspondent au carré dans lequel se trouve le coin supérieur gauche du connecteur sur le quadrillage de la figure.

Note : Sur les équipements hydrauliques, les connecteurs KT2 et KA14 de la carte BH01 sont cachés par la carte de commande des électrovannes BH03.

Connect.	Coord	Connect.	Coord	Connect.	Coord
CP22 (Bas)	S12	**K26** (Bas)	G12	**KC28** (Bas)	R12
CP22 (Haut)	S10	**K26** (Haut)	F10	**KC28** (Haut)	R10
CP24 (Bas)	C12	***K28***	*K2*	**KH1**	F3
CP24 (Haut)	C10	**KA13** (Bas)	U12	**KM11** (Bas)	N12
CP25 (Bas)	H12	**KA13** (Haut)	U10	**KM11** (Haut)	N10
CP25 (Haut)	H10	***KA14***	*J2*	**KP21** (Bas)	L12
CP29 (Bas)	A12	**KC21** (Bas)	J12	**KP21** (Haut)	L10
CP29 (Haut)	A10	**KC21** (Haut)	J10	**KS21**	R3
K1	*G6*	**KC23** (Bas)	P12	***KT2***	*I2*
K10	*N2*	**KC23** (Haut)	P10	**PM22** (Bas)	E12
				PM22 (Haut)	D10

Table 1 Localisation des connecteurs



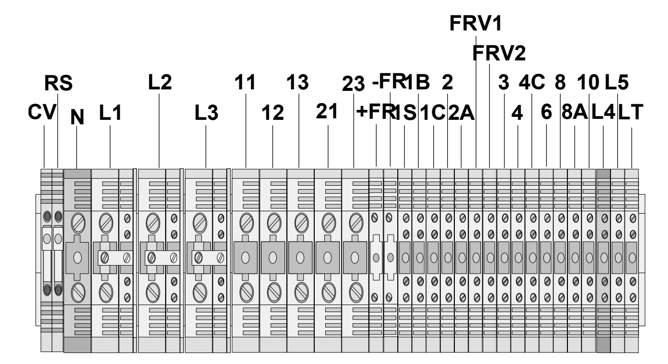


Figure 3 Localisation d'un bornier électromécanique « type » de l'équipement ALPHA SYSTEM - A -

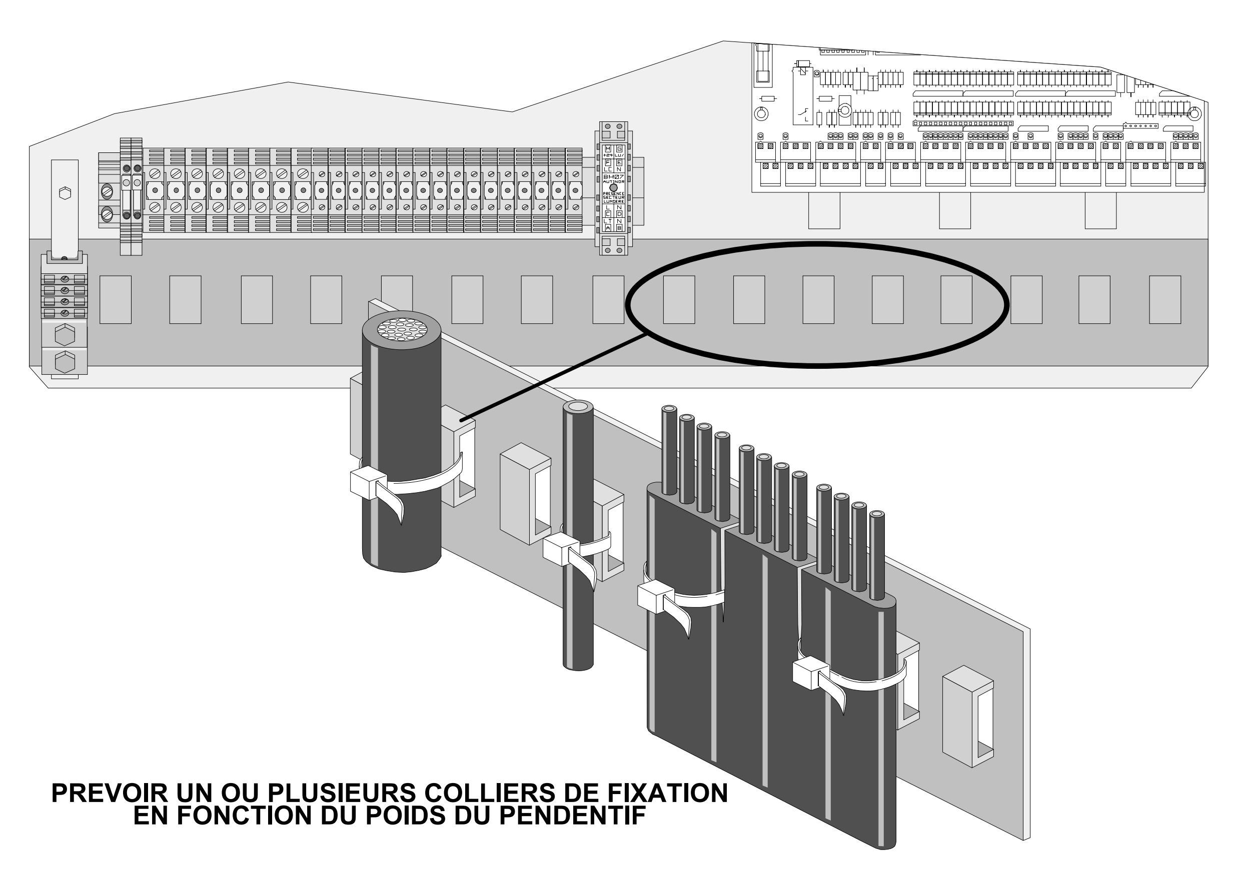


Figure 4 Système d'accrochage des câbles et pendentifs

Autant que faire se peut il existe un connecteur distinct pour chaque fonction ou groupe de fonctions. La partie alphabétique du **nom du connecteur** rappelle la **destination des connexions** :

Nom	Destination des connexions	Nom	Destination des connexions
CPxx	comporte des connexions vers la **Cabine** et les **Paliers** (particularité ALPHA SYSTEM - A -)	**KM**xx	connexions en Machinerie
Kxx	Réservé aux connexions internes à l'équipement (« connexions usine »)	**KP**xx	connexions vers les Paliers
KAxx	connexions vers les **portes Automatiques**	**KS**xx	connexions relatives à la **chaîne des Sécurités**
KCxx	connexions vers la Cabine	**KT**xx	connexions au **Transformateur** d'alimentation de l'équipement
KHxx	connexions vers la centrale Hydraulique	**PM**xx	comporte des connexions vers les Paliers et la Machinerie (particularité ALPHA SYSTEM - A -)

Le regroupement de fonction est conçu de telle sorte que vous n'avez, en principe, à connecter qu'**un seul fil par borne** ; c'est pourquoi il existe 2 connecteurs distincts si une même fonction coexiste à la fois en cabine et aux paliers (cas du répétiteur de position -connecteur CP24-, par exemple).

Bornier électromécanique

Le bornier électromécanique est situé à la partie inférieure gauche du socle de l'équipement.

INSTALLATION DES CABLES ET PENDENTIFS

Fixation des câbles et pendentifs dans le coffret

La partie inférieure du capot est échancrée pour autoriser l'entrée des câbles dans le coffret, conformément aux prescriptions de la Norme EN 81-1 § 13.5.3.5 :

13.5 ***Canalisations électriques***

…

13.5.3.5 Afin d'assurer la continuité de la protection mécanique, les revêtements protecteurs des conducteurs et câbles doivent pénétrer dans les boîtiers des interrupteurs et appareils ou avoir un manchon approprié à leurs extrémités.

Note : Les châssis fermés des portes palières et de cabine sont considérés comme des boîtiers d'appareils.

…

Pour vous permettre de fixer les câbles en provenance de la gaine et de la cabine, le socle de l'équipement **ALPHA SYSTEM - A -** comporte plusieurs « système d'accrochage » situés sur le pan incliné de la partie inférieur du socle ; la figure 4 page ci-contre vous montre comment utiliser les systèmes d'accrochage pour fixer des câbles de différents diamètres et les pendentifs.

Séparation des pendentifs

Les pendentifs composés des **courants forts** doivent être **séparés** de ceux composés de **courants faibles**. Voir **chapitre III.3)**

Chapitre I.8) DISPOSITIF DE PARAMETRAGE / DIAGNOSTIC

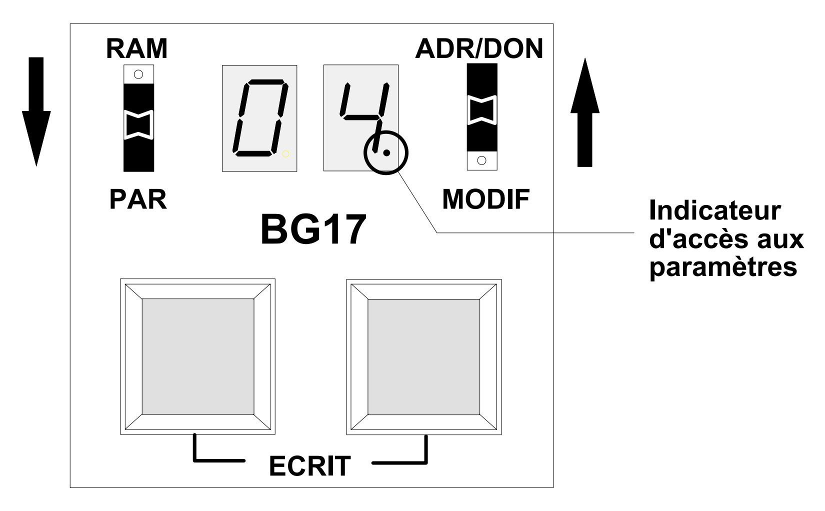


Figure 5 Position des interrupteurs à glissière pour accéder aux paramètres

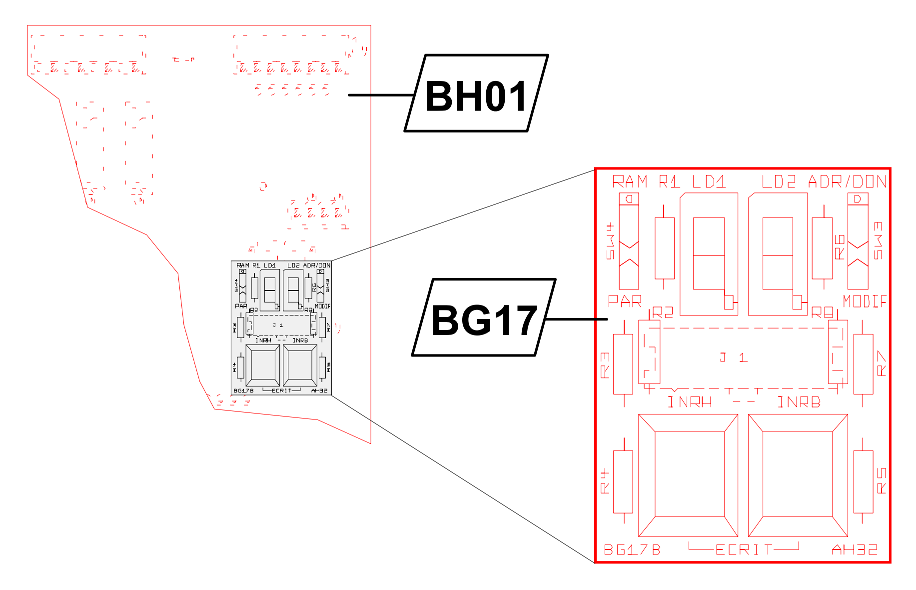


Figure 6 Mise en place du dispositif de paramètrage/diagnostic

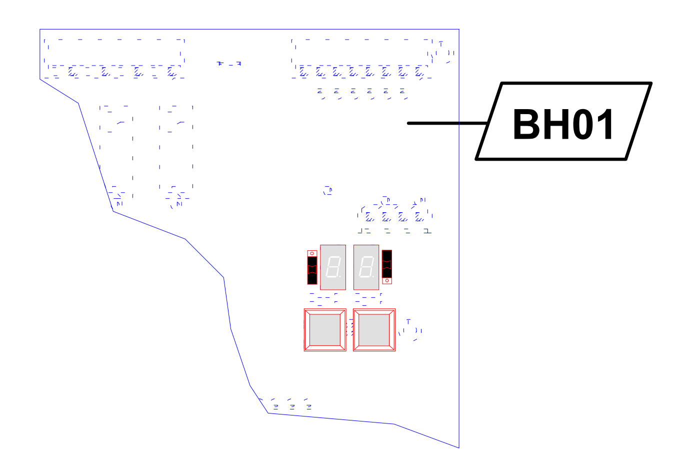


Figure 7 Dispositif de paramètrage/diagnostic intégré dans la carte principale BH01

LES PARAMETRES ET LEURS MYSTERES

Ce chapitre contient les informations qui vous permettront d'adapter le fonctionnement de l'équipement ALPHA SYSTEM - A - aux conditions spécifiques de l'ascenseur sur lequel il est installé.

Cette adaptation est contrôlée par des ***paramètres***, que vous pouvez modifier en fonction de vos besoins par l'intermédiaire d'un dispositif de paramétrage/diagnostic[1] amovible décrit plus bas au paragraphe *L'accès aux paramètres.*

Les paramètres sont mémorisés dans une mémoire de type particulier appelée ***EEPROM*** [2] (ou E2PROM) qui **conserve les informations même lorsque l'équipement est mis hors tension**.

Chaque paramètre est repéré par un **nom abrégé** et une **adresse** qui correspond à la position à laquelle il est mémorisé dans la mémoire EEPROM. Comme les systèmes informatiques sont des bêtes étranges, les adresses sont exprimées dans un système de numération particulier, appelé système hexadécimal (= système de numération à base 16), et comportent aussi bien des chiffres (de 0 à 9) que des lettres (de A à F). Peu importe cette particularité, il vous suffit de considérer l'adresse comme un repère (pensez au jeu de bataille navale).

L'ACCES AUX PARAMETRES

Comme indiqué plus haut, vous pouvez visualiser et modifier les paramètres par l'intermédiaire du dispositif de paramétrage/diagnostic ; ce dernier est constitué de la carte électronique BG17 qui comporte 2 afficheurs à 7 segments, 2 boutons poussoirs et 2 interrupteurs à glissière (figure 5, page 26). Cette carte s'enfiche sur la carte principale BH01, (figure 6, page 26).

Ce dispositif de paramétrage/diagnostic peut cependant être intégré à la carte principale BH01 en option (figure 7, page 26).

Pour accéder aux **paramètres**, l'**interrupteur à glissière de gauche** doit être en **position basse** ; cette position est repérée par la mention **PAR** (comme PARamètres) sur la sérigraphie de la carte.

Lorsque l'interrupteur à glissière est dans cette position, le point décimal de l'afficheur de droite est allumé pour vous rappeler que vous visualisez ou modifiez les paramètres.

---

1 Note aux habitués des documentations précédentes :
le vocable «dispositif de paramétrage/diagnostic» remplace l'ancienne appellation «outil de communication» pour éviter tout risque de confusion avec les dispositifs qui permettent ou permettront à l'équipement de communiquer (directement ou par liaison téléphonique) avec un système informatique (télésurveillance et/ou télédiagnostic).

2 EEPROM est l'abréviation de *Electrically Erasable Programable Read Only Memory* qui signifie *Mémoire programmable à lecture seule, effaçable électriquement*.

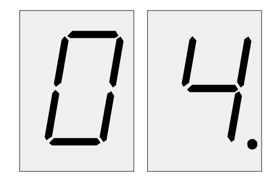
MODES D'AFFICHAGE

En fonction des informations à afficher, l'équipement ALPHA SYSTEM - A - utilise le mode de représentation le plus approprié à la nature de l'information.

Mode Chiffres

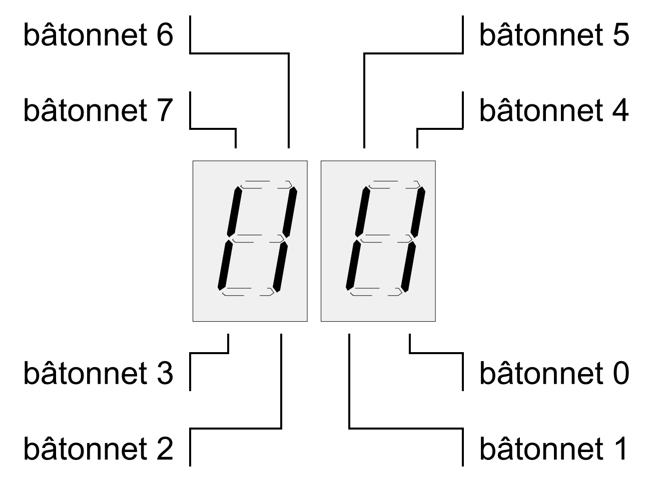
Le mode « **chiffre** » est pratique lorsqu'on a par exemple une temporisations ou un nombre de niveaux ou un nombre d'opérateurs de porte à lire et à programmer.

Exemple : Si l'on a une temporisations de porte de 4 secondes, on programme **04** à l'adresse **41**.



Mode Bâtonnets

On appelle affichage en mode « **bâtonnets** » la méthode qui consiste à utiliser individuellement les segments verticaux des afficheurs. (voir ci-dessous la désignation des bâtonnets).



Le mode bâtonnet est pratique lorsqu'on à des fonctions à activer ou à désactiver :

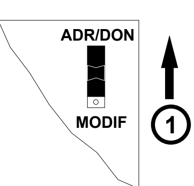
Exemple : Si on souhaite activer la fonction « flèches clignotantes », le bâtonnet **5** à l'adresse **08** doit être **allumé**.

Le mode bâtonnet est également pratique pour visualiser l'état des entrées et des sorties :

Exemple : Si on souhaite vérifier que l'entrée **C0** (envoi cabine au niveau 0) est bien vue de l'équipement ALPHA SYSTEM - A -, on s'intéressera au bâtonnet **0** de l'adresse **00**.

Pour passer du « **mode chiffre** » au « **mode bâtonnet** » et réciproquement, il suffit de positionner l'interrupteur « ADR/DON-MODIF» sur « ADR/DON », d'appuyer sur les 2 poussoirs en même temps puis de relâcher.

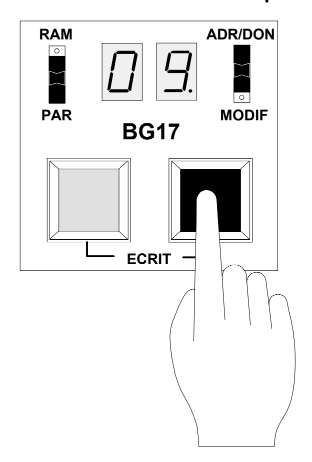
Sélection de l'adresse / visualisation des Entrées-Sorties et des Paramètres



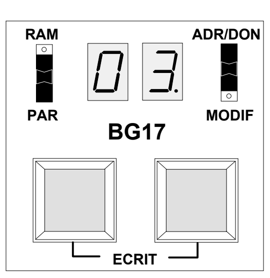
❶ Vérifiez que l'interrupteur «ADR/DON-MODIF» est bien en position «ADR/DON» vers le haut.

❷ Affichez l'adresse souhaitée (exemple : **03**) sur les 2 digits en appuyant sur le bouton poussoir situé en dessous de l'afficheur.

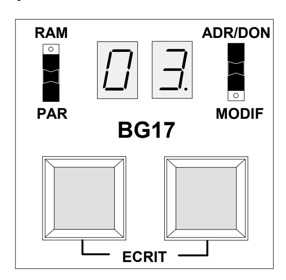
Le premier appui sur l'un des boutons poussoirs provoque l'affichage de l'adresse et chaque impulsion sur le bouton augmente de 1 la valeur visualisée.



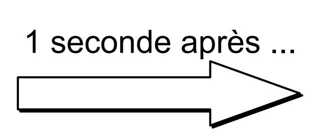
Appuyer 10 fois sur le poussoir de droite pour passer de l'adresse **09** à l'adresse **03**

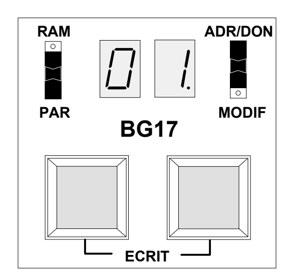


1 seconde après le relâchement des boutons poussoirs, apparaît de façon permanente le contenu de l'adresse précédemment sélectionnée



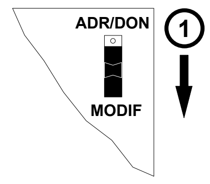
1 seconde après ...



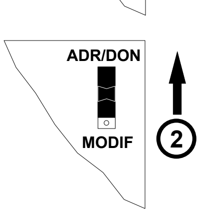


RAPPEL DE L'ADRESSE «COURANTE»

Lorsque vous avez oublié l'adresse de la valeur visualisée, l'outil de diagnostic de l'équipement **ALPHA SYSTEM - A -** met à votre disposition un moyen pour retrouver cette adresse sans la modifier :

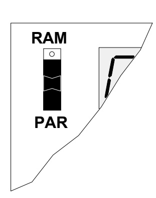


❶ Basculez l'interrupteur «ADR/DON-MODIF» en position «MODIF».



❷ Revenez en position «ADR/DON», vous visualisez alors l'adresse courante durant 1 seconde puis son contenu de façon permanente

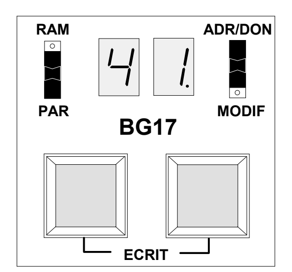
Modification des paramètres



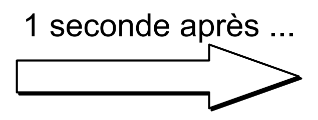
Vérifiez que l'interrupteur «RAM-PAR» est bien en position «PAR» vers le bas.

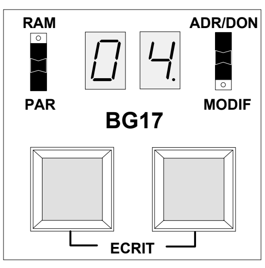
A) En mode « chiffres »

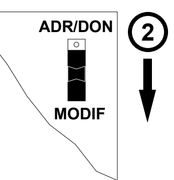
❶ Sélectionner l'adresse du paramètre comme expliqué à la page précédente (exemple : **41**)



1 seconde après ...

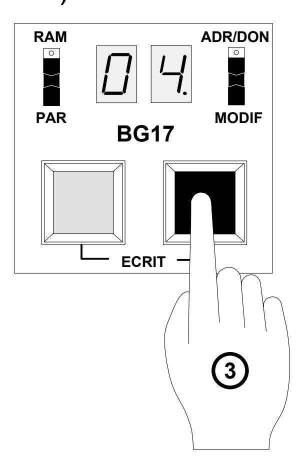




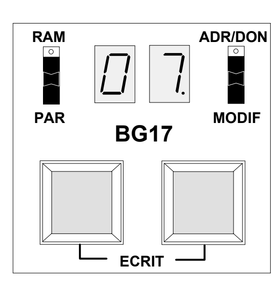


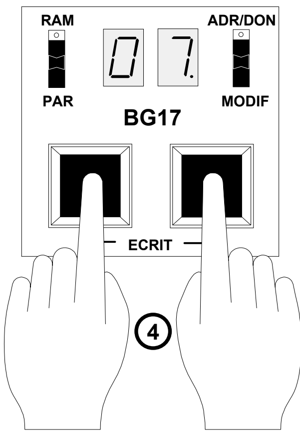
❷ Basculez l'interrupteur «ADR/DON-MODIF» en position «MODIF».

❸ Utilisez les boutons poussoirs pour afficher la nouvelle valeur désirée (exemple : **07**)

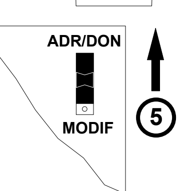


Appuyer 3 fois sur le poussoir de droite pour passer de la valeur **04** à la valeur **07**





❹ Mémorisez la nouvelle valeur en appuyant sur les 2 poussoirs simultanément puis relachez

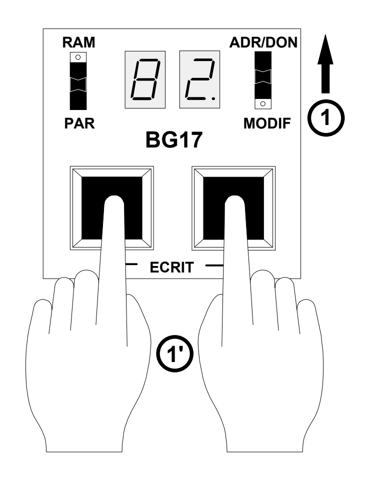


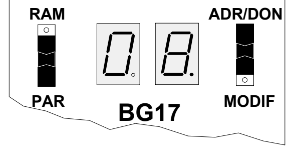
❺ Rebasculez l'interrupteur «ADR/DON-MODIF» en position «ADR/DON». L'adresse **41** apparaît suivi de sa valeur **07** de façon permanente

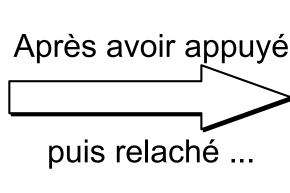
B) En mode « bâtonnets »

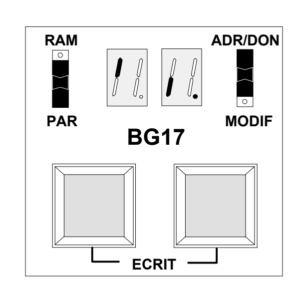
❶ Sélectionner l'adresse du paramètre comme précédement indiqué (exemple : **08**)

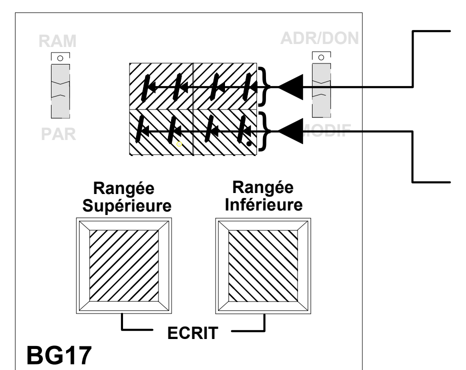
Si le contenu apparaît en mode chiffre (dans l'exemple : **82**), Après avoir vérifié que l'interrupteur de droite est bien positionné vers le haut, passez en mode bâtonnet en appuyant simultanément sur les 2 boutons poussoir. L'adresse en cours apparaît puis son contenu en « **bâtonnets** ». Sinon passez à l'étape ❷.





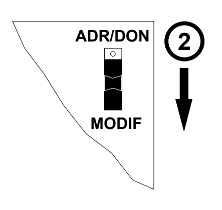




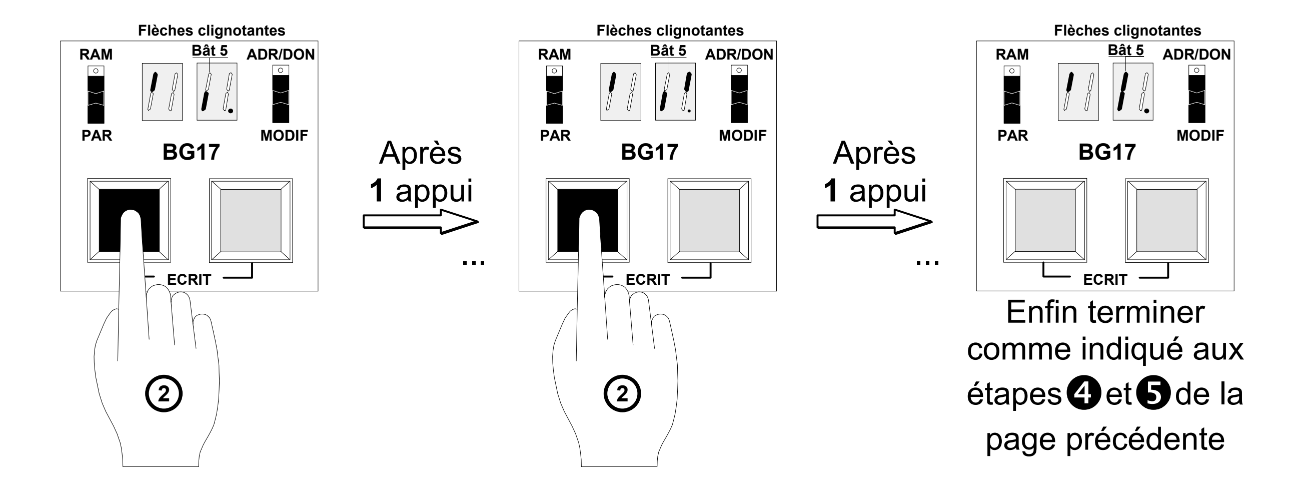


- le **poussoir de gauche** agit sur les bâtonnets de la **RANGEE SUPERIEURE** (bâtonnets de 4 à 7).
- le **poussoir de droite** agit sur les bâtonnets de la **RANGEE INFERIEURE** (bâtonnets de 0 à 3),

❷ Basculez l'interrupteur «ADR/DON-MODIF» en position «MODIF».



Dans notre exemple, on souhaite activer la fonction « **flèches clignotantes** » (Adresse **08** - bâtonnet **5**)
Il nous faut donc **allumer** le bâtonnet **5** tout en concervant l'état des autres bâtonnets.



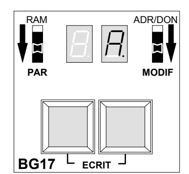
Enfin terminer comme indiqué aux étapes ❹ et ❺ de la page précédente

I.9) A PROPOS DES SYMBOLES (1/2)

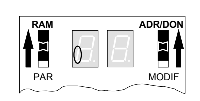
Chacun des raccordements que vous devez réaliser fait l'objet d'un commentaire explicatif et d'une illustration. Les illustrations tentent de résumer sur une page unique tous les éléments importants qui vous sont nécessaires lors de la mise en oeuvre de la fonction correspondante ; c'est-à-dire :

- Les connexions proprement dites,
- Les paramètres que vous devez contrôler ou ajuster,
- Les conséquences d'une anomalie éventuelle de la fonction considérée.

Pour atteindre ce but (ou du moins essayer), la présente documentation utilise les symboles suivants :



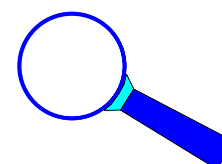
Vue du système de paramétrage/diagnostic [3] lorsque vous devez contrôler ou modifier la valeur d'un **paramètre**. Notez la présence des boutons poussoir dans ce cas. La figure précise aussi la position des interrupteurs à glissière de la carte BG17.



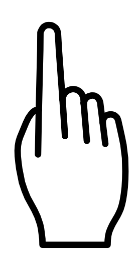
Vue du système de paramétrage/diagnostic lorsque vous pouvez visualiser l'état ou la valeur d'une **variable**. Notez l'absence des boutons poussoir dans ce cas. La figure précise aussi la position des interrupteurs à glissière de la carte BG17.



Nom, adresse et numéro de bâtonnet éventuel, de la variable ou du paramètre illustré par l'une des 2 figures précédentes.



Vous devez **contrôler** la valeur ou l'état du paramètre indiqué… et naturellement corriger le paramètre s'il ne correspond pas à la valeur ou l'état indiqué.



Vous devez **régler ou ajuster** la valeur du paramètre indiqué.
L'unité de paramétrage (seconde, 1/10 de seconde, millimètre, etc…) et la base de numération (décimal ou hexadécimal) sont indiquées.

Note : Vous trouverez toutes précisions utiles sur les bases de numération et les conversions entre bases dans le chapitre consacré aux paramètres



Tout va bien !

Le paramètre indiqué est à la **bonne valeur**, ou la variable indiquée reflète un **fonctionnement normal** de la fonction objet du raccordement.



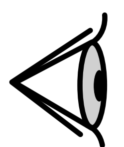
Rien ne va plus !

Le paramètre indiqué possède une **valeur erronée**, ou la variable indiquée reflète un **dysfonctionnement** (une panne) de la fonction objet du raccordement.

---

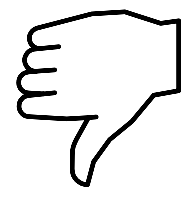
3 Un chapitre de la documentation est consacré à la description et à l'utilisation du système de paramétrage/diagnostic ; vous y trouverez toutes les informations utiles.

A PROPOS DES SYMBOLES (2/2)



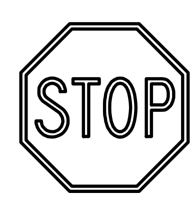
Ayez l'oeil !

Ce symbole vous signale que vous pouvez visualiser l'état de la fonction objet du raccordement. Il est utilisé à la place des figurines ☺ ou ☹ lorsqu'il n'y a pas, à proprement parler, d'état correct ou incorrect. Ce sera le cas, par exemple, du contact autorisant les déplacements en manoeuvre d'inspection à grande vitesse.



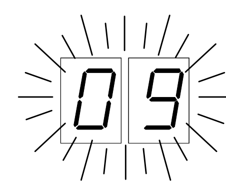
Défaut !

Le dysfonctionnement de la fonction objet du raccordement a entraîné l'apparition d'un code de défaut sur le système de paramétrage/diagnostic.



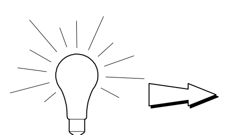
Défaut définitif !

Ce symbole accompagne le symbole précédent lorsque le dysfonctionnement de la fonction objet du raccordement provoque un arrêt définitif de l'ascenseur. Dans ce cas, seule une intervention de votre part (ou une coupure de courant) peut autoriser la remise en service de l'ascenseur.



Code du défaut

Code du défaut en cas de dysfonctionnement de la fonction objet du raccordement.



Pour plus d'informations

Ce symbole vous invite à vous rendre à la page indiquée afin d'en savoir plus sur l'action en cours.

Chapitre II

INSTALLATION & RACCORDEMENTS DES ELEMENTS

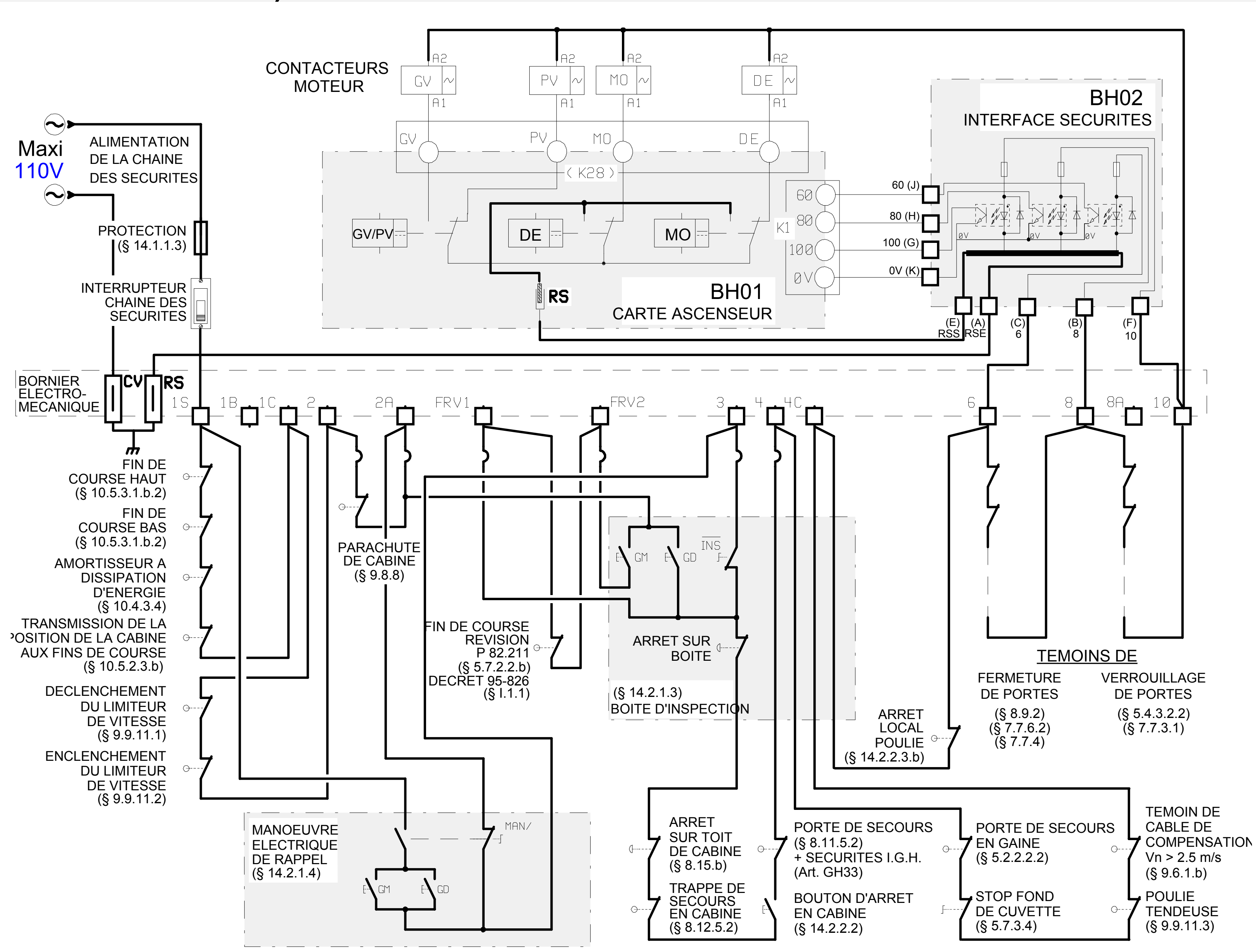
Attention !

Toutes interventions, raccordements, maintenance, dans l'armoire de manoeuvre doivent faire l'objet d'une coupure systématique de l'interrupteur principal de la machinerie prévue par la Norme EN 81 § 13.1.1.1.

Chapitre II.1)

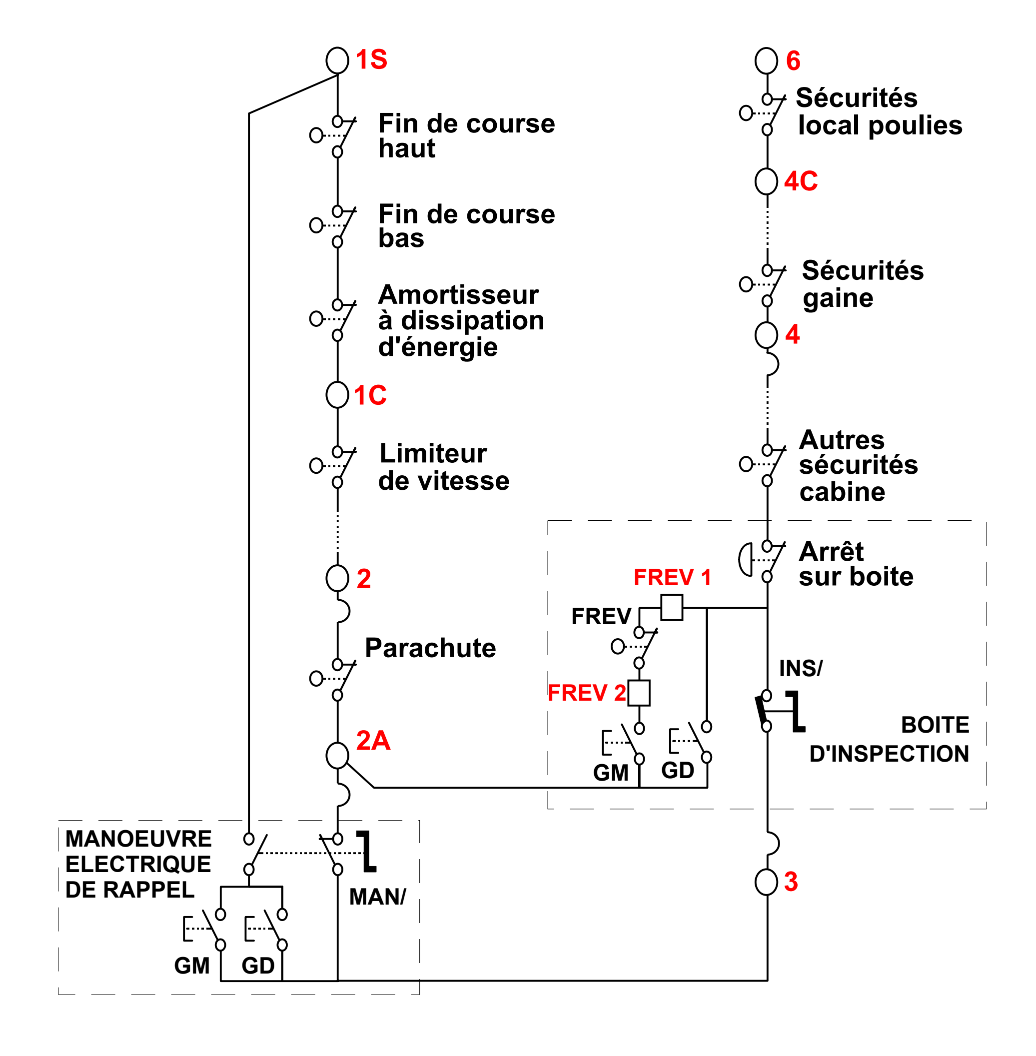
RACCORDEMENTS DES SECURITES

II.1.1) RACCORDEMENT DE LA CHAINE DES SECURITES

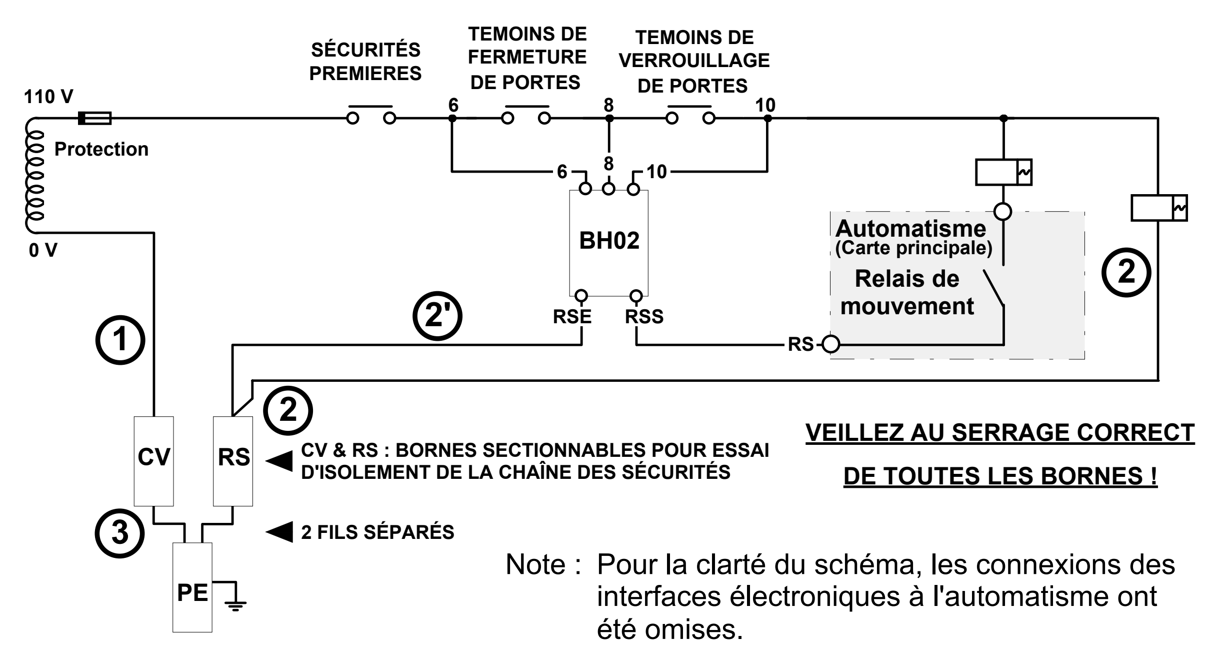


II.1.2) RACCORDEMENT DU 1ER GROUPE DE CONTACTS SITUES ENTRE LE 1S ET LE 6

SCHEMA THEORIQUE



II.1.3) PRESCRIPTIONS POUR LE RACCORDEMENT DES DISPOSITIFS CONNECTES A LA CHAINE DES SECURITES



Connexion des interfaces pour une chaîne des sécurités en 110V d'un ascenseur traction

① Le point **0 V** de l'enroulement secondaire du transformateur qui aliment la chaîne des sécurités doit être connecté **uniquement à la borne sectionnable CV**, par un fil dont la couleur n'est **ni jaune-vert, ni bleue**.

Seule la borne sectionnable mentionnée ci-dessus devra porter l'appellation **CV** ; aucune autre borne de l'équipement ne devra porter cette appellation.

② À l'exception des contacteurs de mouvement (connectés aux relais de commande de l'automatisme) **TOUS** les dispositifs (contacteurs, interfaces électroniques) ayant un pôle connecté à la chaîne des sécurités doivent avoir leur autre pôle connecté **uniquement à la borne sectionnable RS** (**R**éférence **S**écurités), par un fil dont la couleur n'est **ni jaune-vert, ni bleue**.

②' Les dispositifs électroniques connectés à la chaîne des sécurités (***BH02*** et/ou ***BH11***) sont dotés de 2 points de connexion notés ***RSE*** et ***RSS***. (**R**éférence **S**écurité : **E**ntrée, et **R**éférence **S**écurité : **S**ortie)

Seule la borne **RSE du premier** dispositif doit être connecté à la **borne sectionnable RS** ; les autres doivent être « chaînés » en connectant la borne **RSS du premier à la borne RSE du deuxième**, et ainsi de suite, la borne **RSS du dernier** dispositif étant connectée à l'entrée **RSE de l'automatisme**.

③ Les bornes sectionnables **RS et CV ne doivent jamais être directement interconnectées** ; elles doivent être reliées au conducteur de protection PE **par 2 fils séparés** dont la couleur n'est **ni jaune-vert, ni bleue**.

Les raisons détaillées de ces prescriptions figurent dans un document intitulé « *Sécurité et Analyse de risques* », non diffusé à l'extérieur d'AUTINOR.

II.1.4) MESURE D'ISOLEMENT DE LA CHAÎNE DES SÉCURITÉS

La Norme EN 81 § 13.1.3 a), fixe la résistance d'isolement minimum de la chaîne des sécurités à 500 000 Ω [1] :

> **13.1.3** La résistance d'isolement entre conducteurs, et entre conducteur et terre doit être supérieure à 1 000 Ohms par volt avec un minimum de : (1)
>
> a) 500 000 Ohms pour les circuits de puissance et les circuits des dispositifs électriques de sécurité ;
>
> b) 250 000 Ohms pour les autres circuits (commande, éclairage, signalisation, etc.).
>
> (1) *Ces valeurs sont provisoires et seront alignées ultérieurement sur celles qui seront adoptées par le Comité d'Étude 64 du CENELEC.*

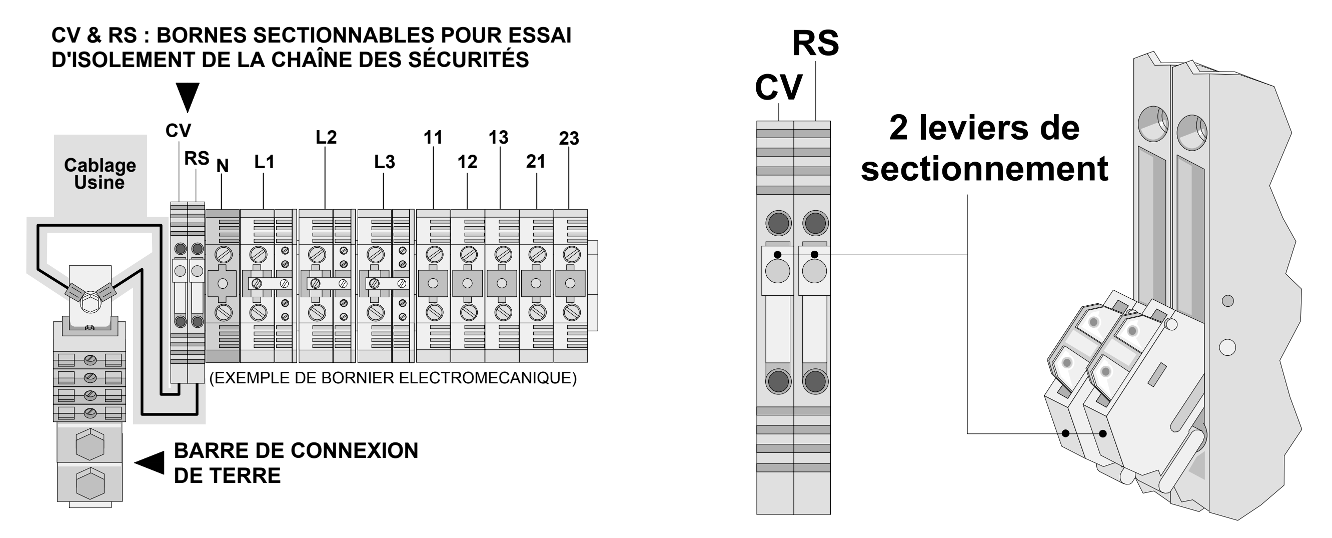
Pour faciliter la mesure de la résistance d'isolement de la chaîne des sécurités avant la mise en service, tel qu'indiqué dans la Norme EN 81-1 Annexe **D** § D.2 f) 1), les équipements **AUTINOR** sont dotés de 2 bornes sectionnables repérées **CV** et **RS**.

Il s'agit de 2 bornes de marque Weidmüller modèle WTR 2.5, référence 101110 dont les caractéristiques, selon la publication CEI 947-7-1 sont les suivantes :

Tension 500 V, Intensité 16 A, Section 2,5 mm²

Par commodité, les bornes sont installées côte-à-côte sur le bornier électromécanique, et chaque borne est dotée d'un levier de sectionnement de couleur jaune ; lorsque les 2 leviers sont en position de sectionnement, tous les éléments de l'équipement en relation avec la chaîne des sécurités sont isolés de la terre.

POUR EVITER TOUTE DETERIORATION DU MATERIEL ELECTRONIQUE, PLACEZ LES LEVIERS <u>DES 2 BORNES CV ET RS</u> EN POSITION DE SECTIONNEMENT AVANT DE PRATIQUER LA MESURE D'ISOLEMENT !



Mesure de la résistance d'isolement de la chaîne des sécurités : exemple pour équipements ALPHA SYSTEM - A -

---

[1] Ces valeurs sont identiques à celles indiquées dans le tableau 61 A de la norme NF C 15-100, identiques aux valeurs indiquées dans la publication CEI 364-6, non encore harmonisées au niveau du CENELEC (mais qui faisaient l'objet du projet d'harmonisation PrHD 384-6 en Mars 1990).

II.1.5) RACCORDEMENT DES SÉCURITÉS DE PORTE ENTRE LE 6 ET LE 10 (1/2)

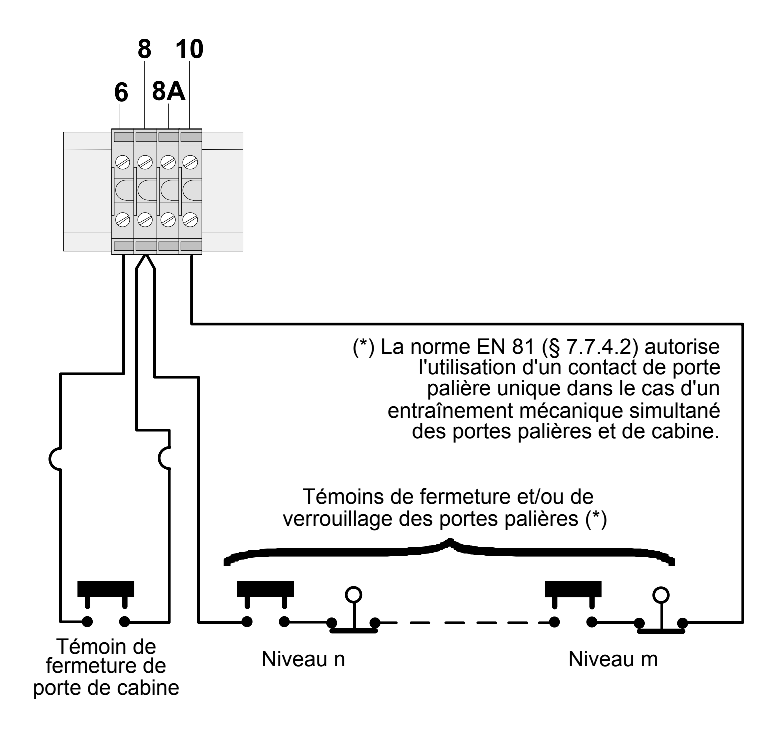


Figure 1
RACCORDEMENT DANS LE CAS DE PORTES AUTOMATIQUES CABINE ET PALIERE

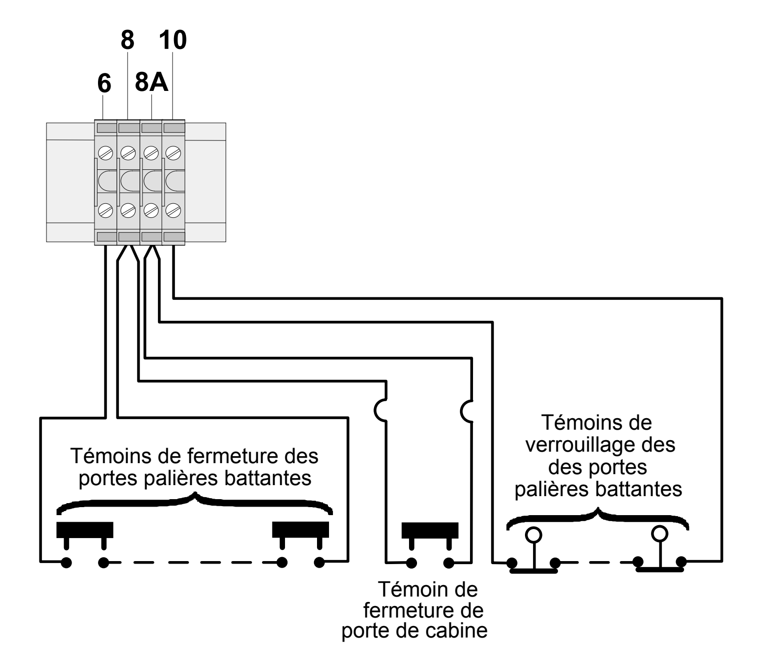


Figure 2
CAS DE PORTES PALIERES BATTANTES ET PORTE DE CABINE AUTOMATIQUE

RACCORDEMENT DES SECURITES DE PORTE ENTRE LE 6 ET LE 10 (2/2)

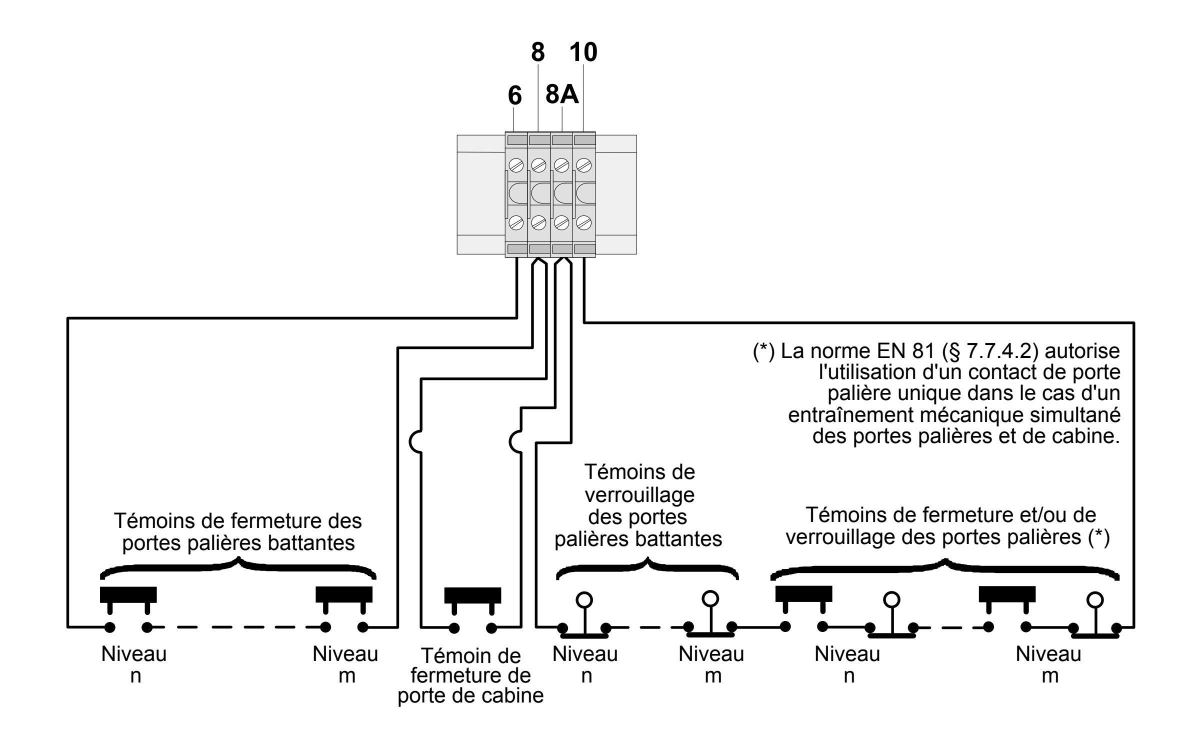


Figure 3
CAS DU SERVICE MIXTE
PORTE AUTOMATIQUE EN CABINE,
PORTES PALIERES BATTANTES OU AUTOMATIQUES A CERTAINS NIVEAUX

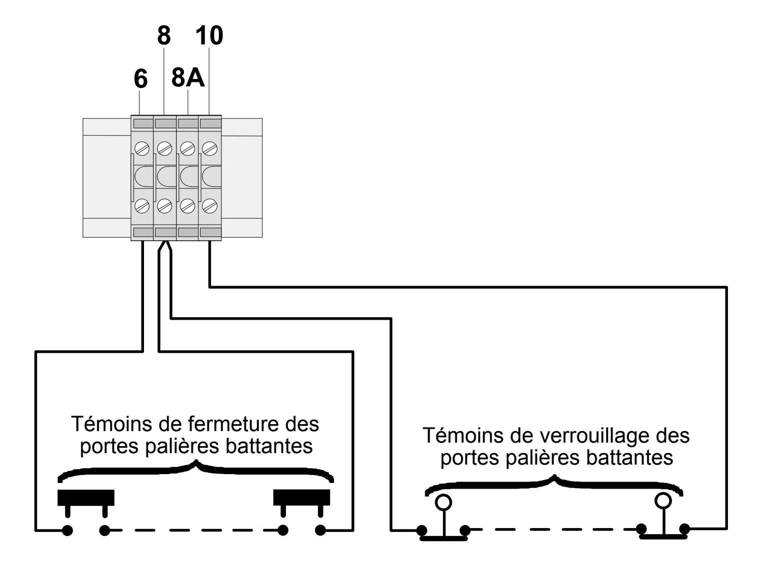
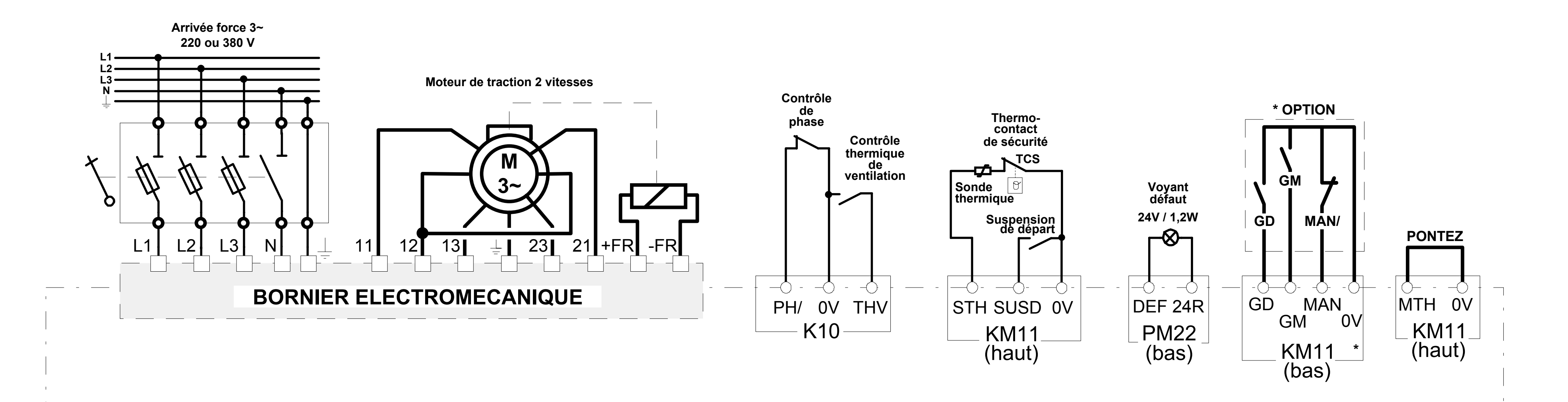


Figure 4
CAS DE PORTES PALIERES BATTANTES SANS PORTE DE CABINE (PAROI LISSE)

Chapitre II.2)

INSTALLATION
&
RACCORDEMENTS
EN
MACHINERIE

II.2.1) SCHEMA BLOC DES RACCORDEMENTS MACHINERIE
MANOEUVRE DE 2 A 8 NIVEAUX, BLOCAGE OU COLLECTIVE A 1 SEUL BOUTON



CARTE PRINCIPALE BH01
COMMANDE ASCENSEUR

II.2.2) MOTEUR DE TRACTION 2 VITESSES

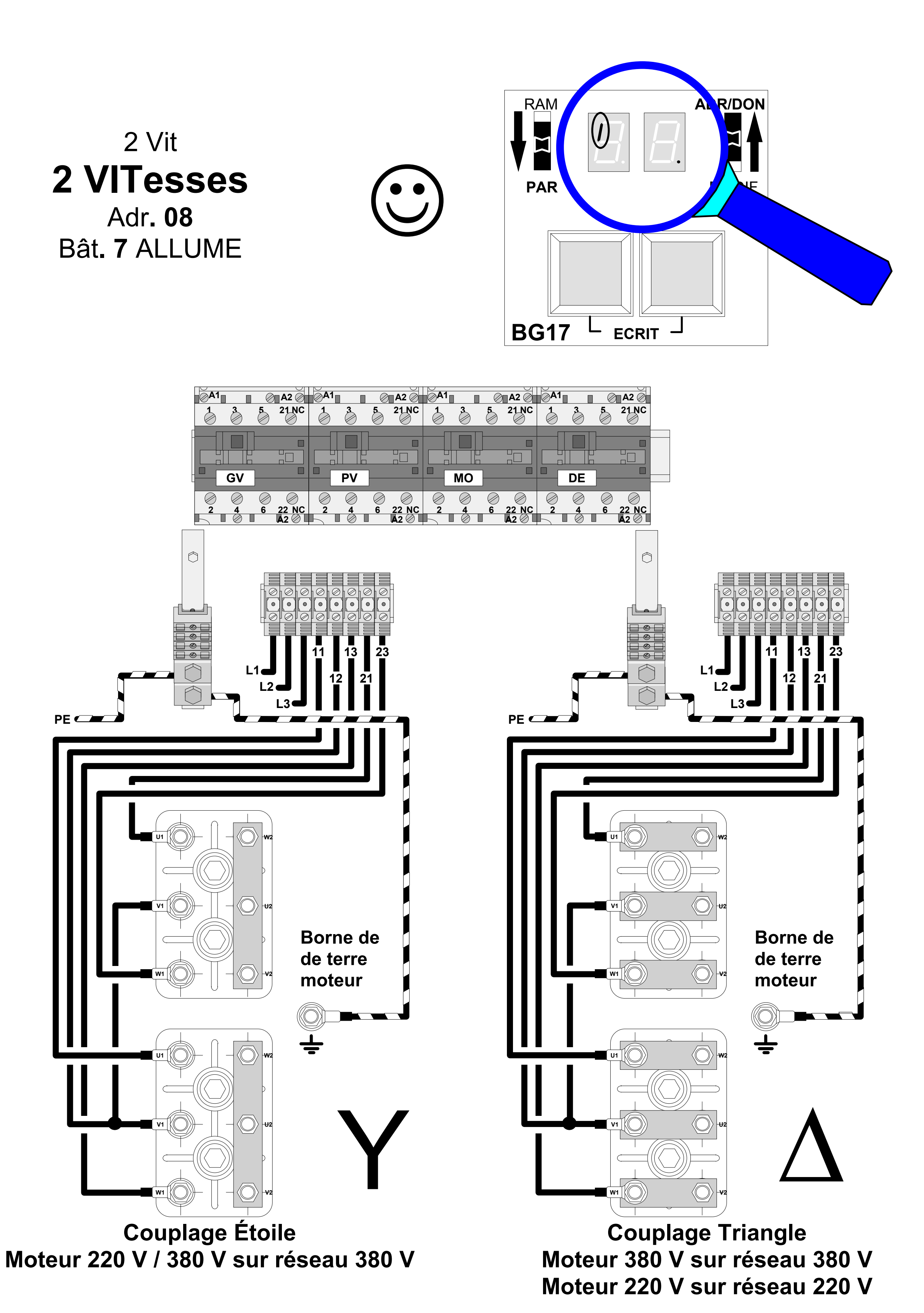
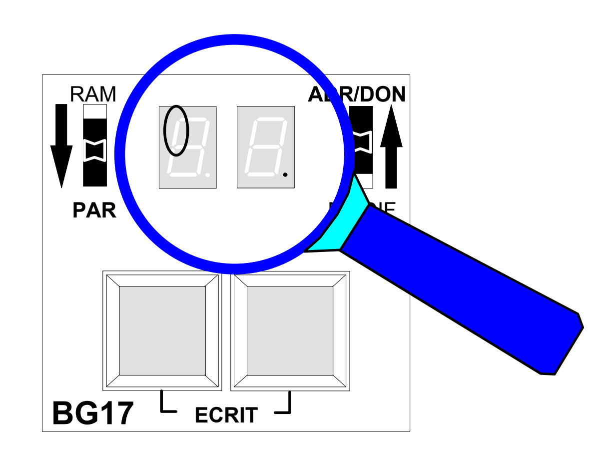


Figure 1 Moteur de traction 2 Vitesses : connexions

II.2.3) MOTEUR DE TRACTION 1 VITESSE







L MO DE

COUPLAGE Y

COUPLAGE Δ (D)

PE

L1 L2 L3 11 12 13

U1 V1 W1 W2 U2 V2

Borne de de terre moteur

Couplage Étoile
Moteur 220 V / 380 V sur réseau 380 V

Couplage Triangle
Moteur 380 V sur réseau 380 V
Moteur 220 V sur réseau 220 V

Figure 2 Moteur de traction 1 Vitesse : connexions

II.2.4) PROTECTION DU MOTEUR DE TRACTION ET CONTROLE DE LA TEMPERATURE DE MACHINERIE

BH01

RESISTANCE CTP

TCS

MOTEUR DE TRACTION

KM11

HAUT

0V

STH

Figure 3 Protection du moteur de traction contre les surcharges : Raccordement de la « sonde thermique » et/ou du « thermo-contact de sécurité ».

STH

Sonde THermique

Adr. **12**

Bât. **3**

RAM ADR/DON

PAR MODIF

RAM ADR/DON

PAR MODIF

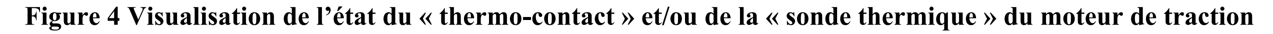


Figure 4 Visualisation de l'état du « thermo-contact » et/ou de la « sonde thermique » du moteur de traction

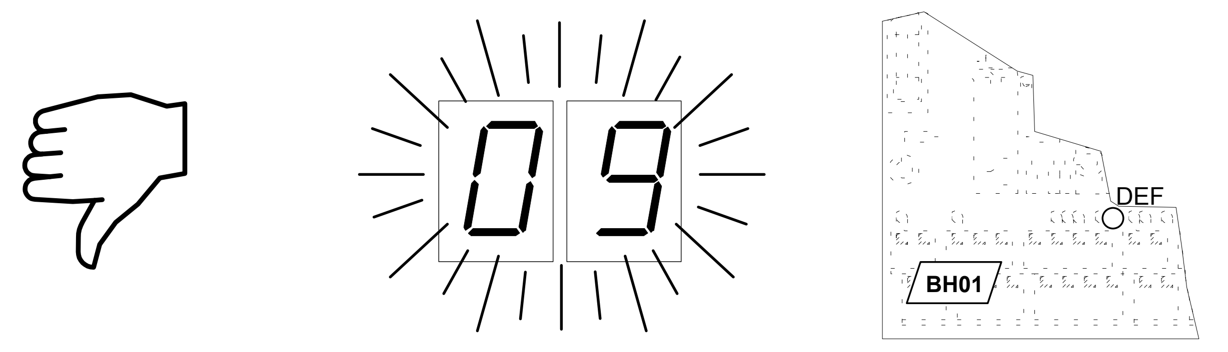


Figure 5 Conséquences d'une élévation anormale de la température du moteur de traction

II.2.5) MANOEUVRE ELECTRIQUE DE RAPPEL(1/2)

Optman
OPTion
MANoeuvre
de rappel
Adr. **07**
Bât. **4**

RAM
ADR/DON
PAR
BG17
ECRIT

BH01
MAN/
KM11
HAUT
BAS
1S
1B
1C
2
2A
3
GD
GM
MAN/
0V
Normal
Rappel

Figure 6 Connexion des contacts de « Manoeuvre électrique de rappel »

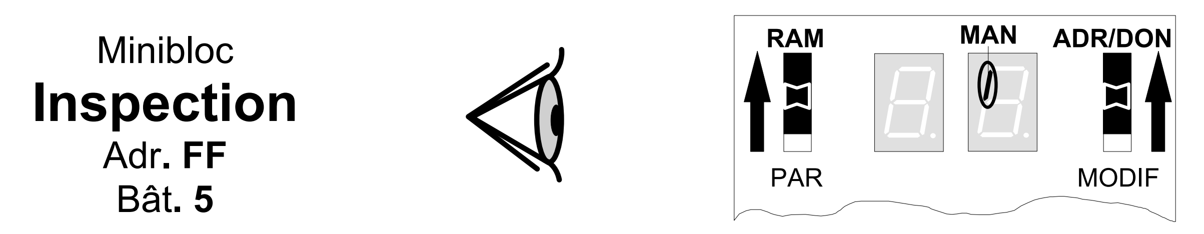
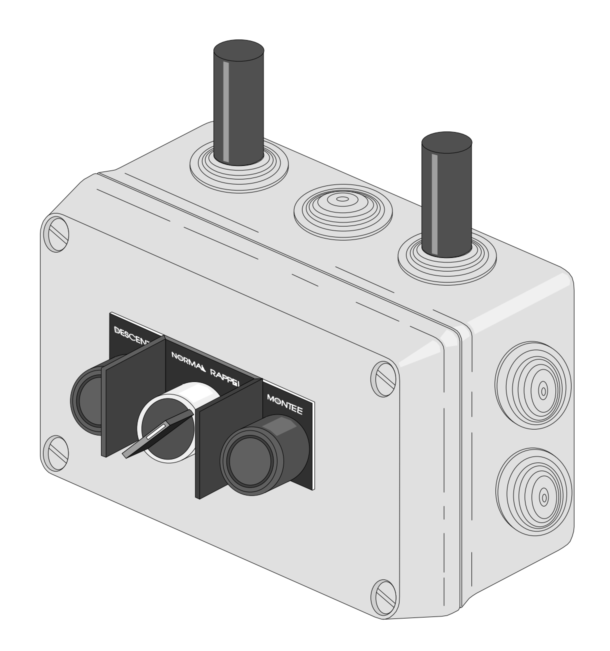


Figure 7 Visualisation de la « Manoeuvre de rappel »

MANOEUVRE ELECTRIQUE DE RAPPEL (2/2)



MANOEUVRE ELECTRIQUE DE RAPPEL

EN CAS DE PANNE :

Avant toute manoeuvre de dégagement d'un usager bloqué dans la cabine ou en cas d'immobilisation de celle-ci en un point quelconque de sa course, les opérations suivantes doivent être effectuées pour amener la cabine au droit d'une porte palière :

1. **Informer l'usager bloqué dans la cabine de ne pas tenter d'en sortir avant qu'elle ne soit ramenée au niveau d'un palier.**
2. **Basculer le commutateur « Normal Rappel » en position « Rappel »,**
3. **Par pression continue sur le bouton « Montée » ou « Descente », ramener la cabine face à une porte palière (position indiquée par un repère peint sur les câbles de traction),**
4. **Durant l'action sur le bouton contrôler la rotation de la machine,**
5. **Couper le courant en agissant sur l'interrupteur principal,**
6. **Replacer le commutateur « Normal Rappel » en position « Normal »,**
7. **Dégager le(s) passager(s) bloqué(s).**

SI VOUS AVEZ UTILISE LA CLEF SERVANT AU DEVERROUILLAGE DES PORTES PALIERES, ASSUREZ-VOUS QUE TOUTES LES PORTES SONT FERMEES ET VERROUILLEES APRÈS VOTRE INTERVENTION.

Figure 8 Boîtier de manoeuvre électrique de rappel et affiche obligatoire (EN 81-1 § 15.4.3)

MAN, GM & GD

MANoeuvre
de rappel
Graissage Montée
Graissage Descente

Adr. **0C**
Bât. **4, 2 & 1**

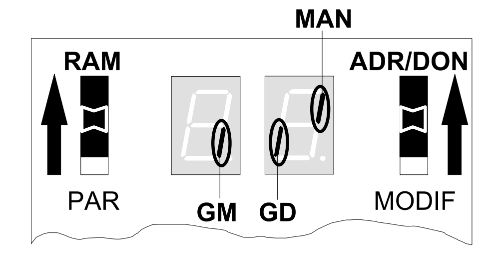
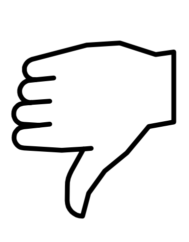
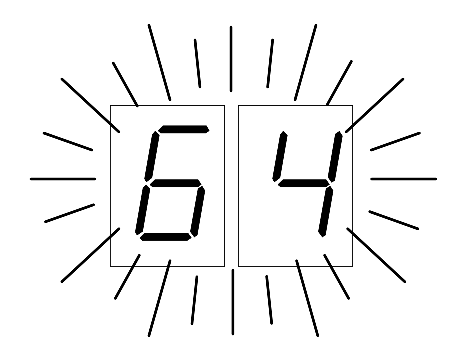


Figure 9 Visualisation de l'état des contacts de « Manoeuvre électrique de rappel »





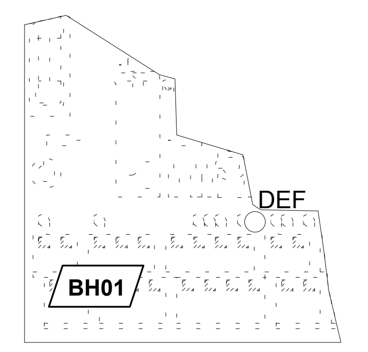


Figure 10 Conséquences de manoeuvres de rappel et d'inspection enclenchées simultanément

II.2.6) VISUALISATION DE LA ZONE DE DEVERROUILLAGE

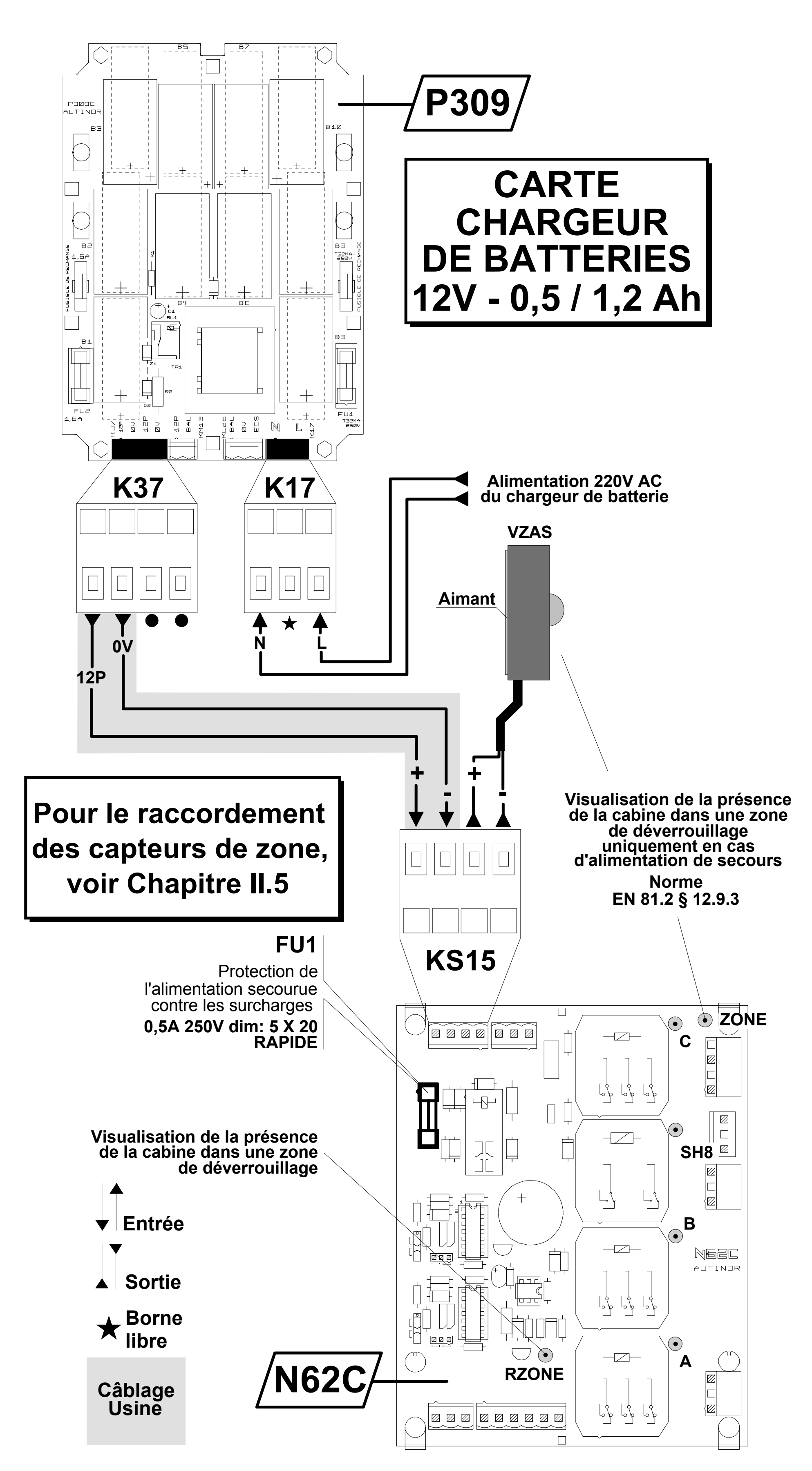


Figure 11 Visualisation de la zone de déverrouillage en alimentation de secours.

II.2.7) SUSPENSION DE DEPART

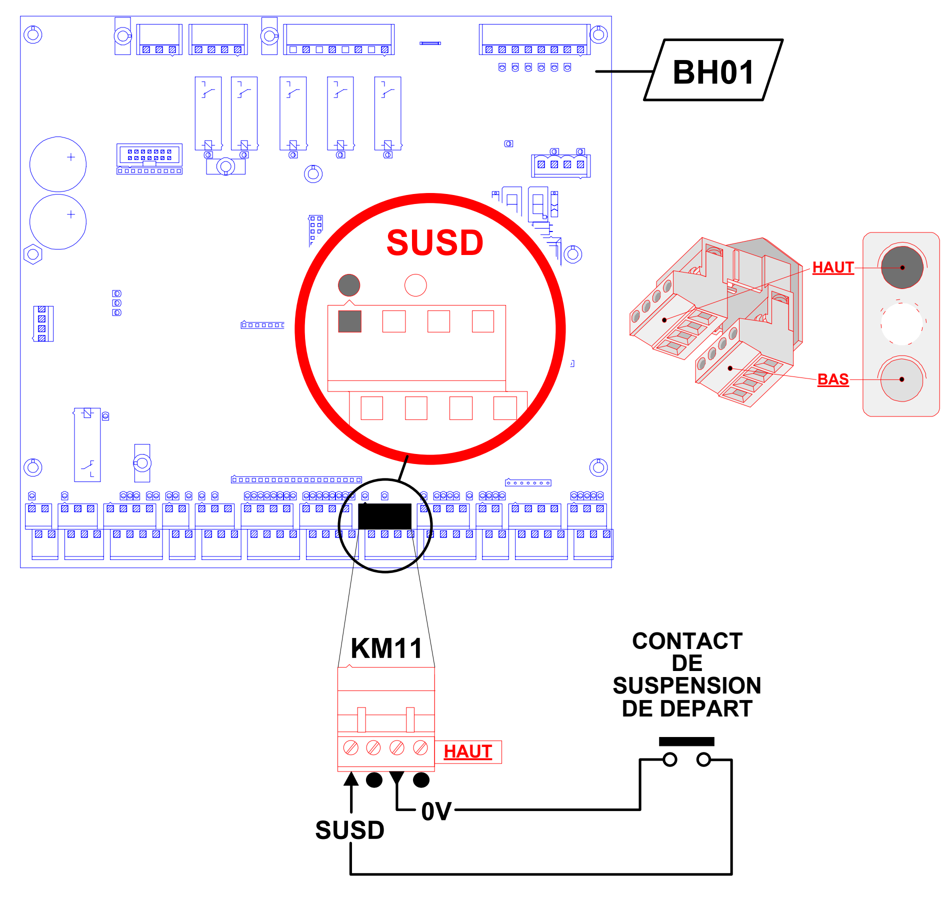


Figure 12 Connexion du contact de « Suspension de départ »

SUSD

SUSpension de Départ

Adr. **0E**

Bât. **2**

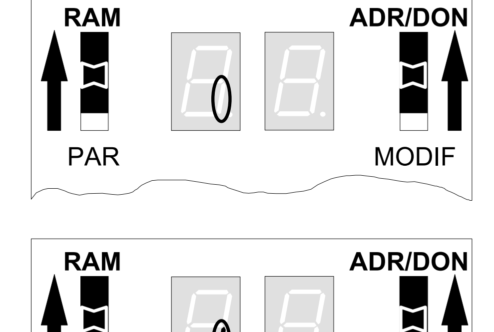


Figure 13 Visualisation de l'état du contact de « Suspension de départ »

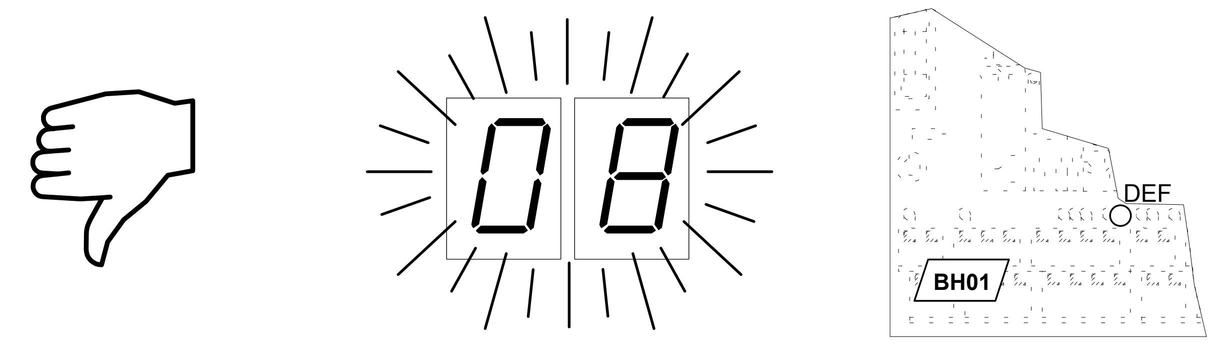


Figure 14 Conséquences d'une « Suspension de départ »

II.2.8) VOYANT DEFAUT

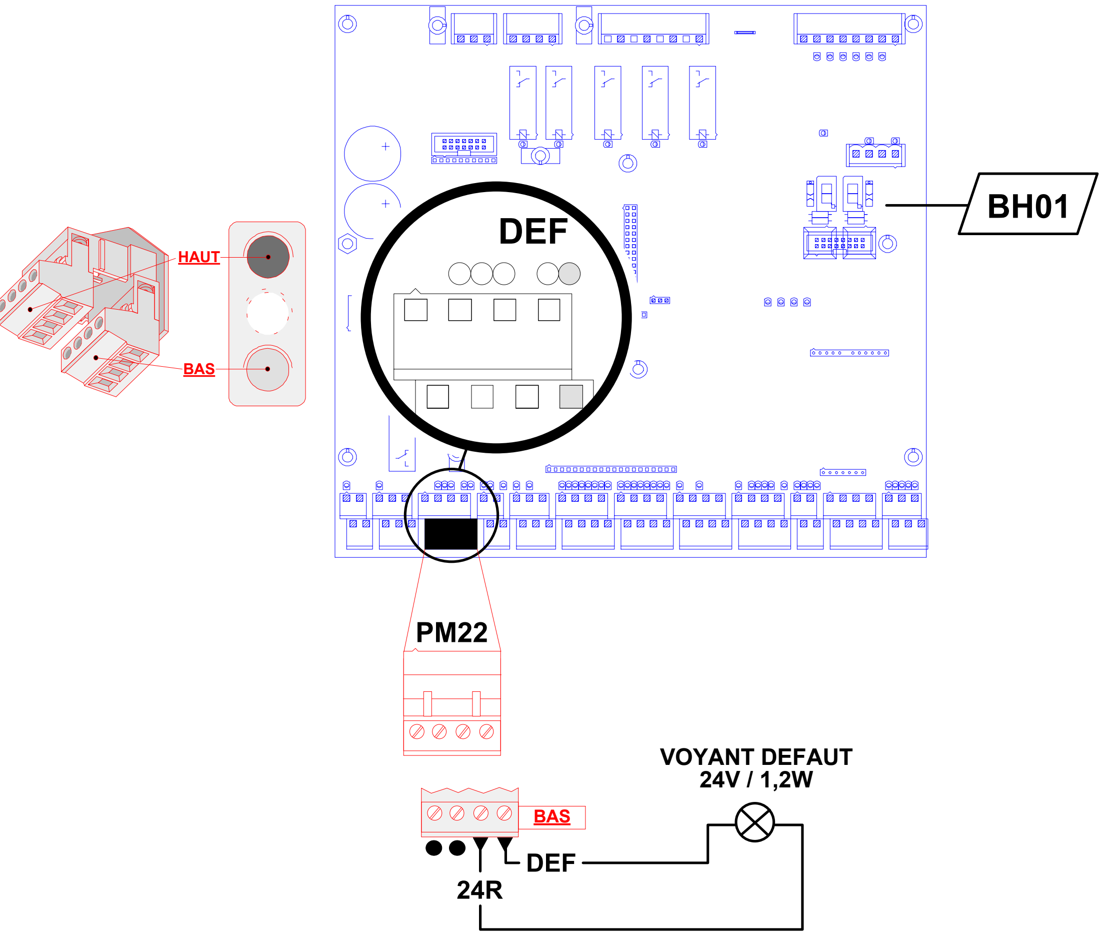


Figure 15 Connexion du voyant défaut

DEF

Voyant DEFaut

Adr. **15**

Bât. **7**

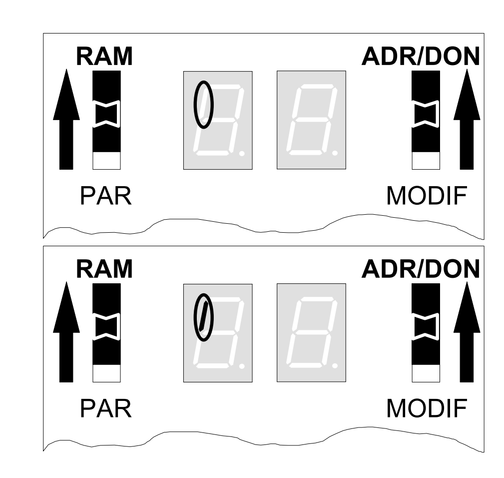


Figure 16 Visualisation de l'état du voyant « Défaut »

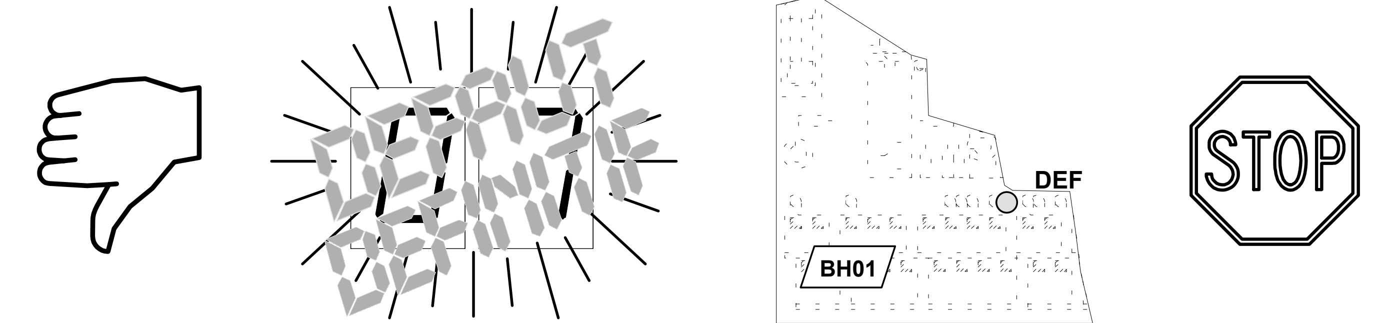
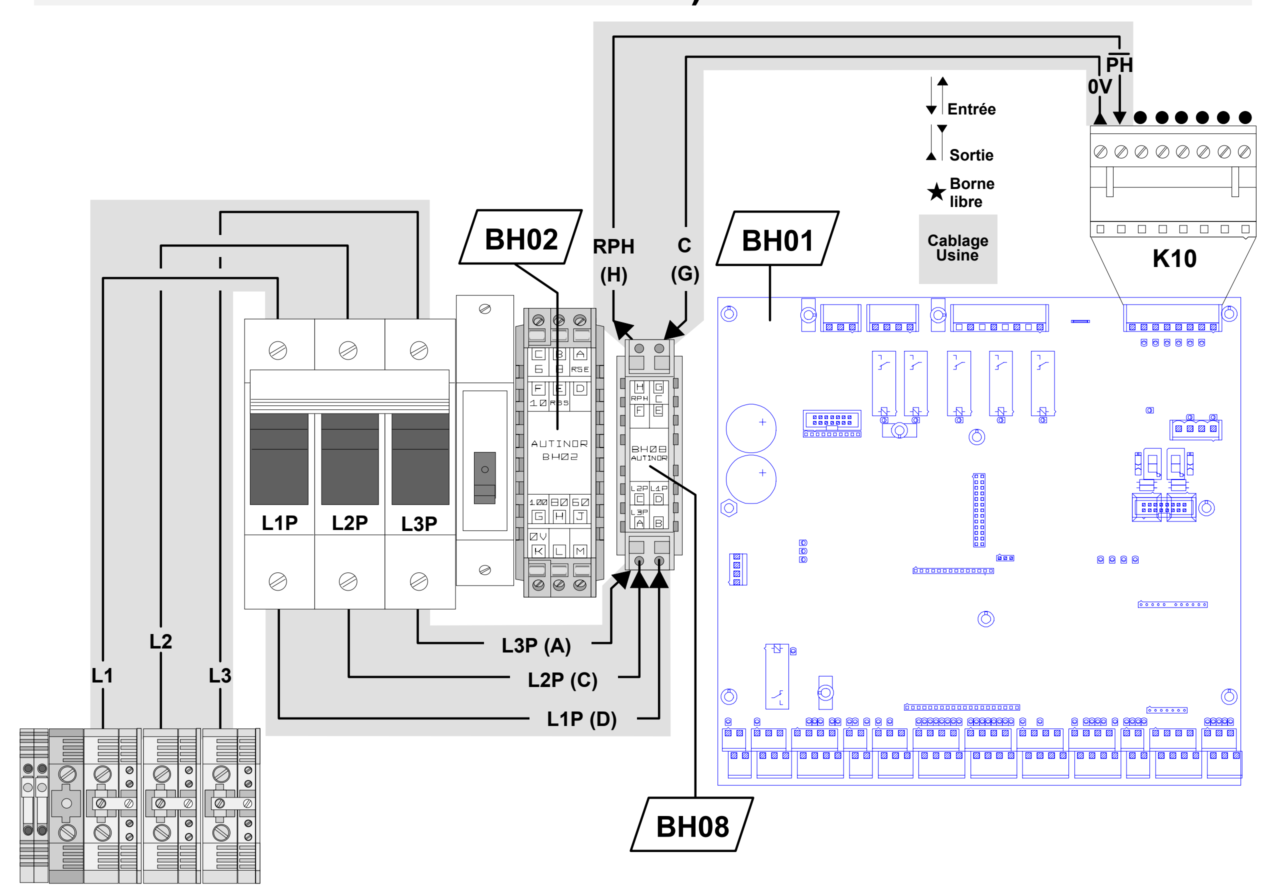


Figure 17 Conséquences de l'état du voyant défaut

II.2.9) DETECTION DE L'INVERSION ET/OU DU MANQUE DE PHASE A L'ARRET (BOITIER BH08)



PH
Relais de PHase
Adr. **0D**
Bât. **5**

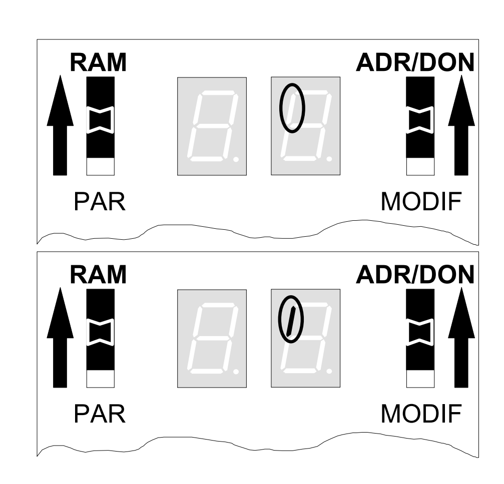
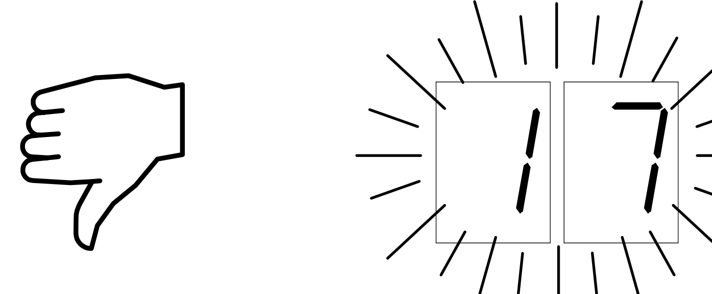


Figure 18 Visualisation de l'état du relais de phase



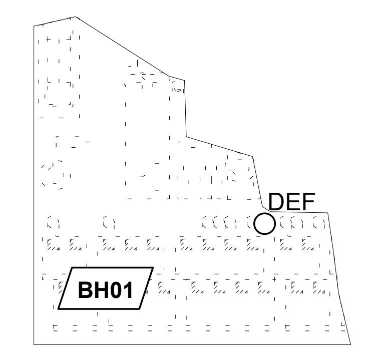


Figure 19 Conséquence d'un manque et/ou d'une inversion de phase

II.2.10) INTERPHONIE MACHINERIE

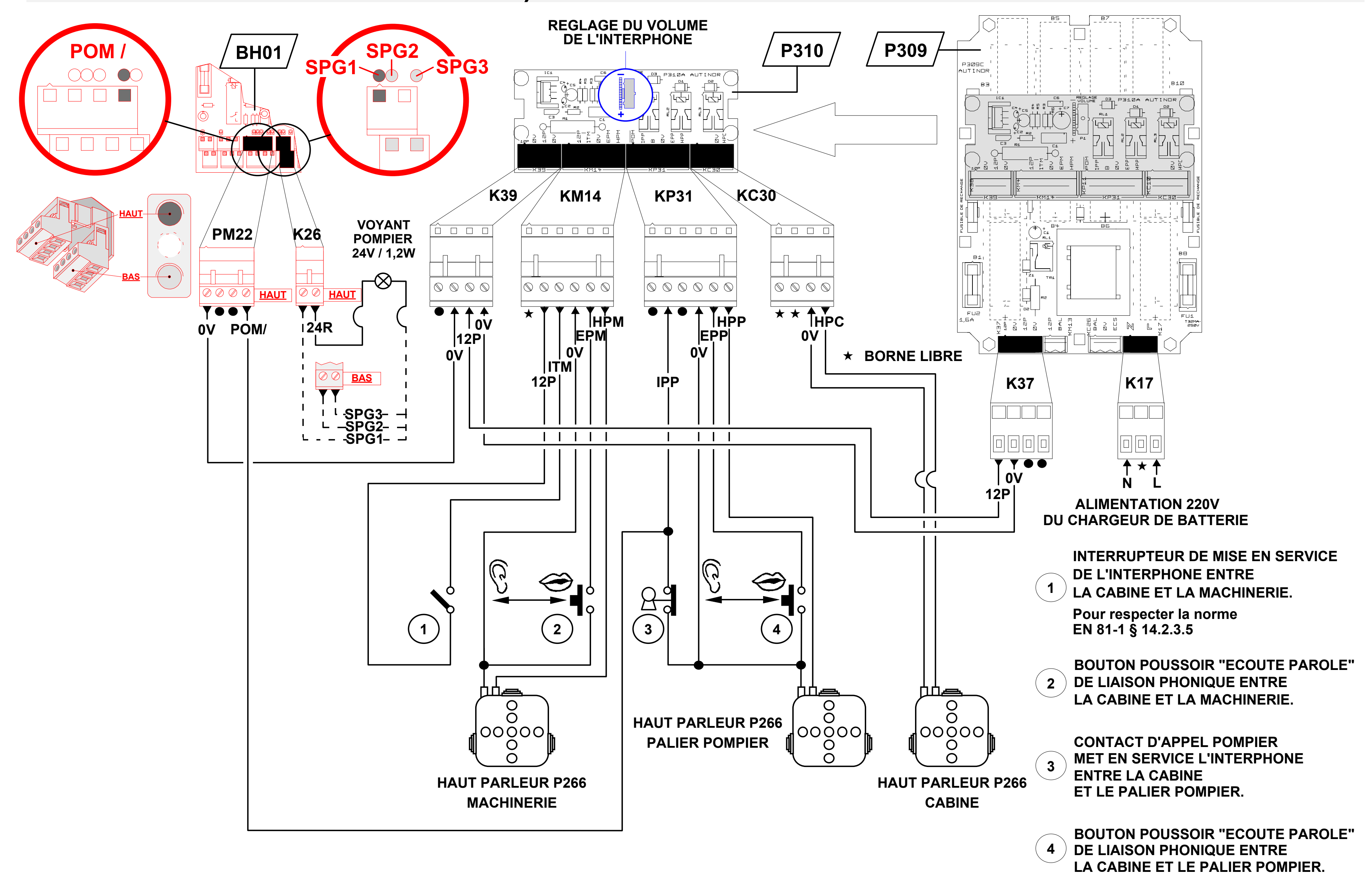
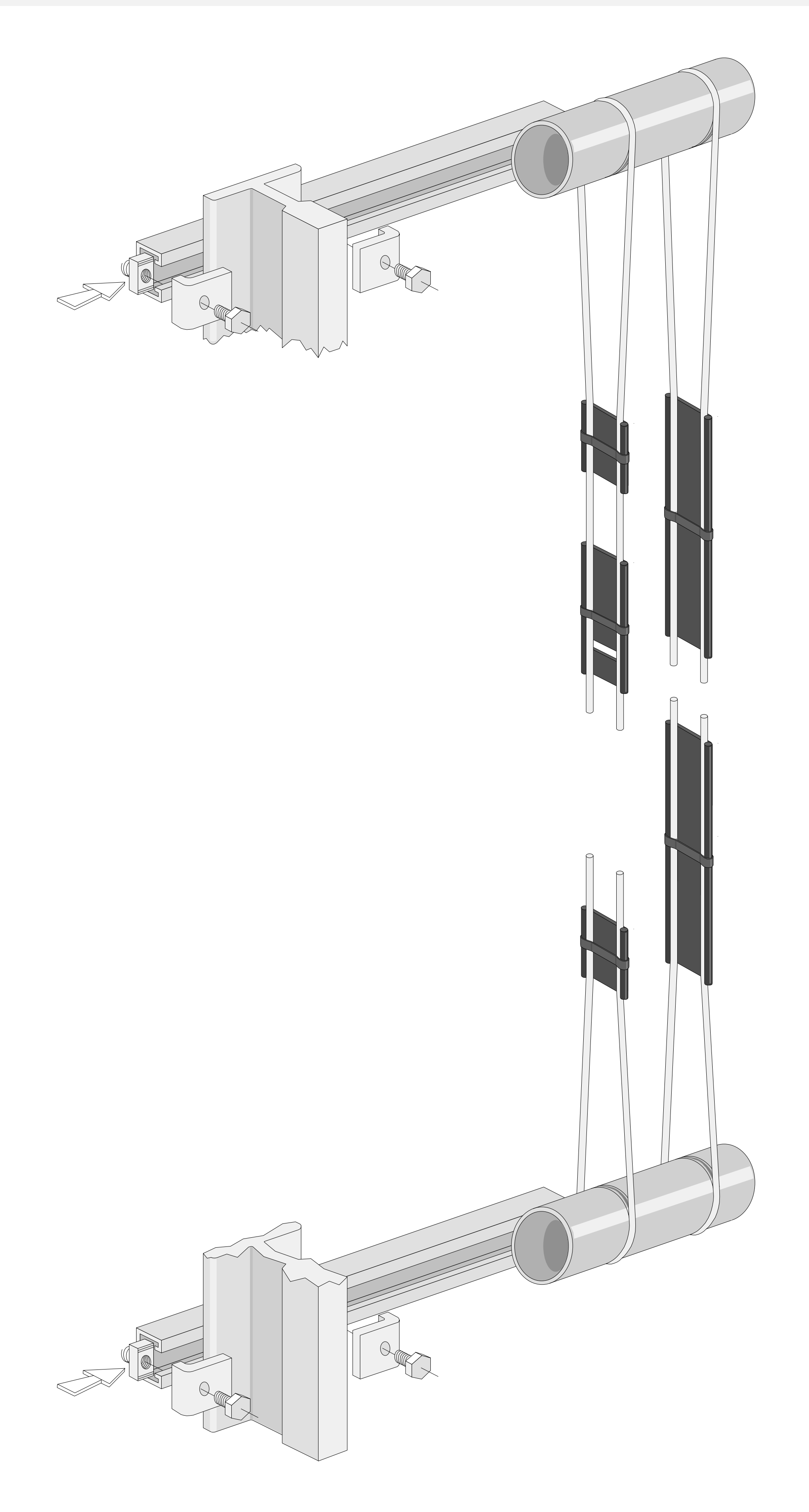


Figure 20 Raccordement de l'interphonie

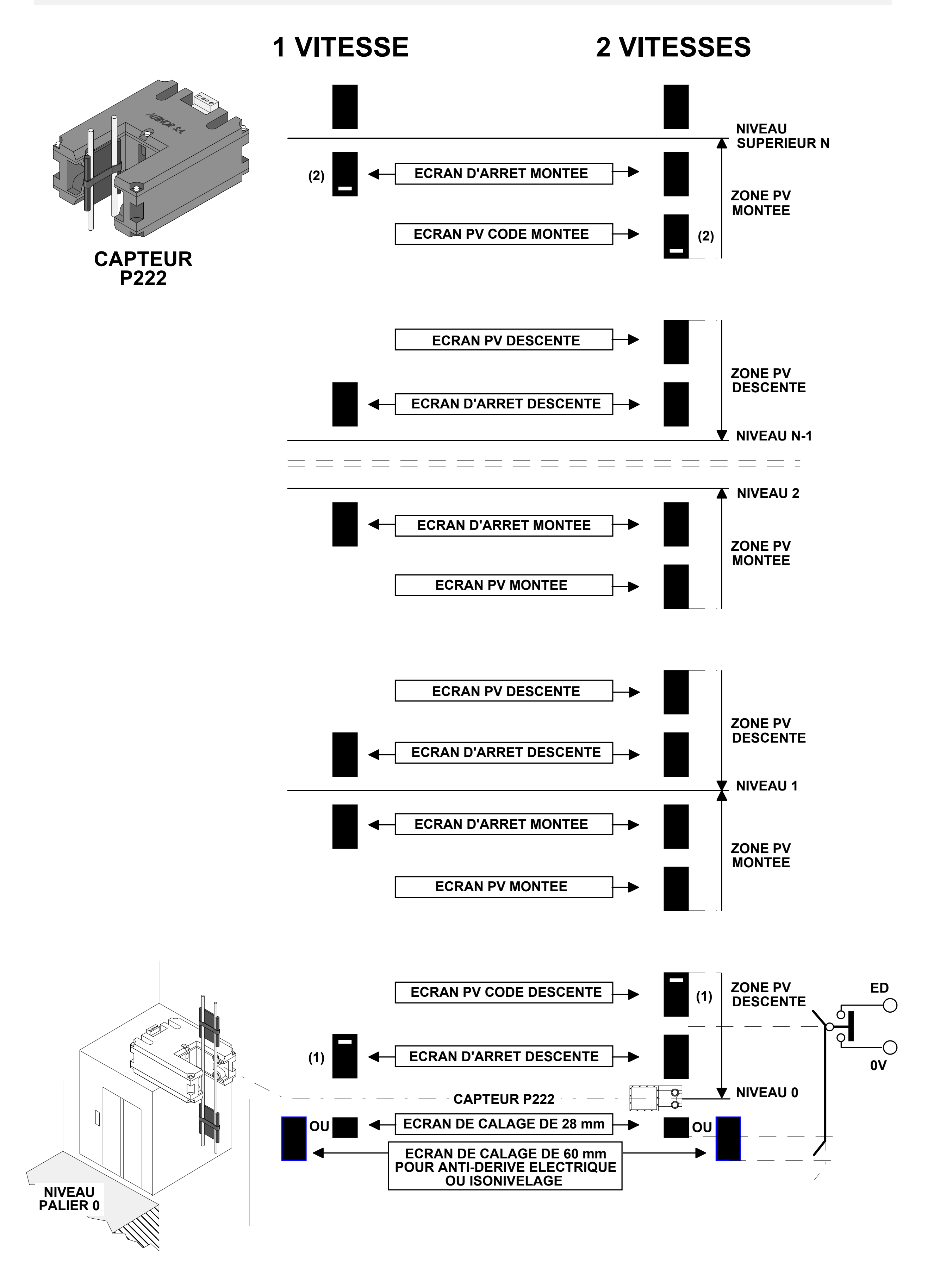
Chapitre II.3)

INSTALLATION & RACCORDEMENTS EN GAINE

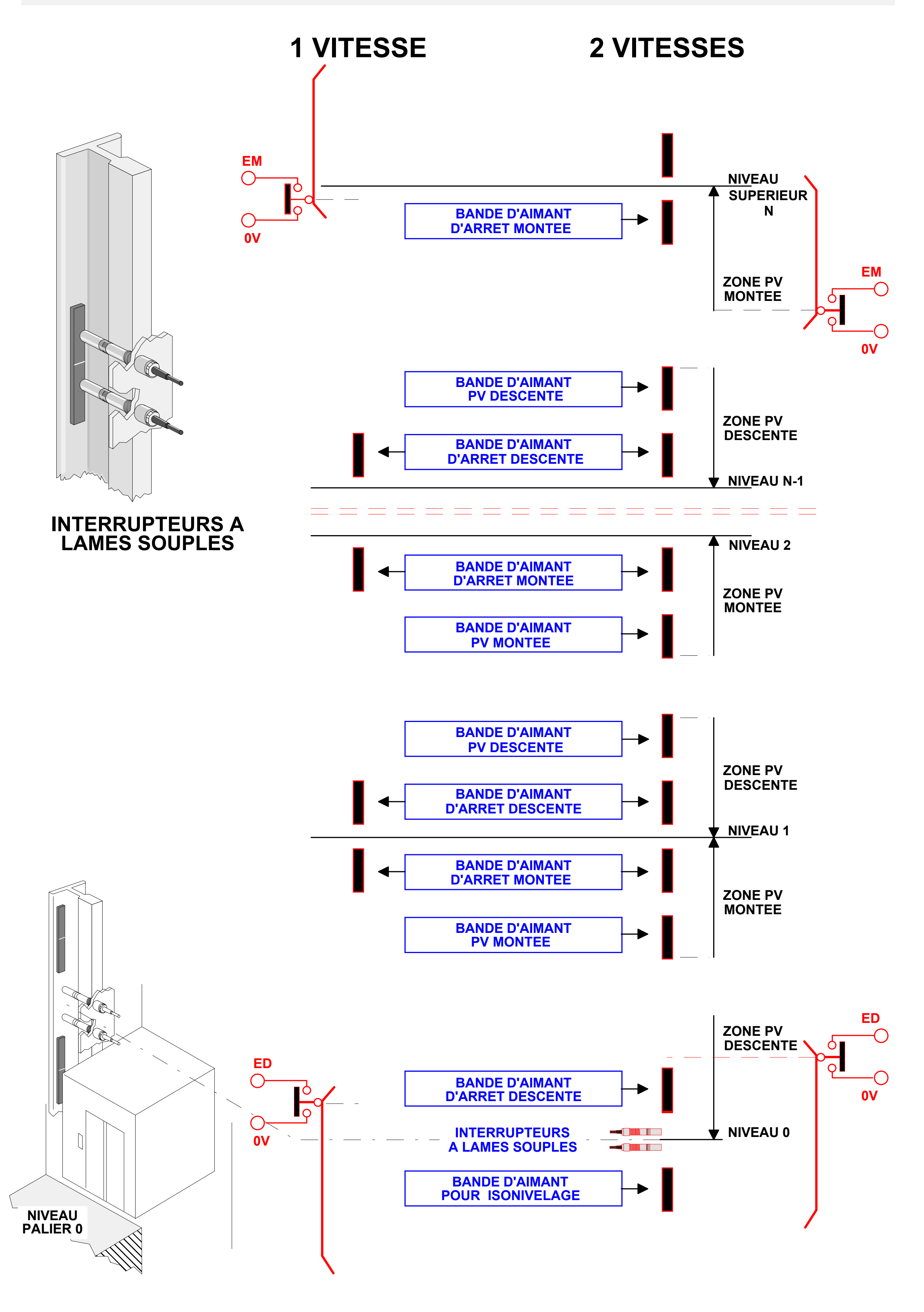
II.3.1) MONTAGE DU SUPPORT DE DRISSE POUR ECRANS DE COMPTAGE ET DE ZONE



II.3.2) POSITION DES ECRANS DE COMPTAGE EN TRACTION 1 OU 2 VITESSES



II.3.3) POSITION DES BANDES D'AIMANT POUR LE COMPTAGE PAR I.L.S EN 1 OU 2 VITESSES.



II.3.4) POSITION DES CAPTEURS DE ZONE DE DEVERROUILLAGE P01 OU I.L.S ET DES CAPTEURS DE COMPTAGE P222 OU I.L.S

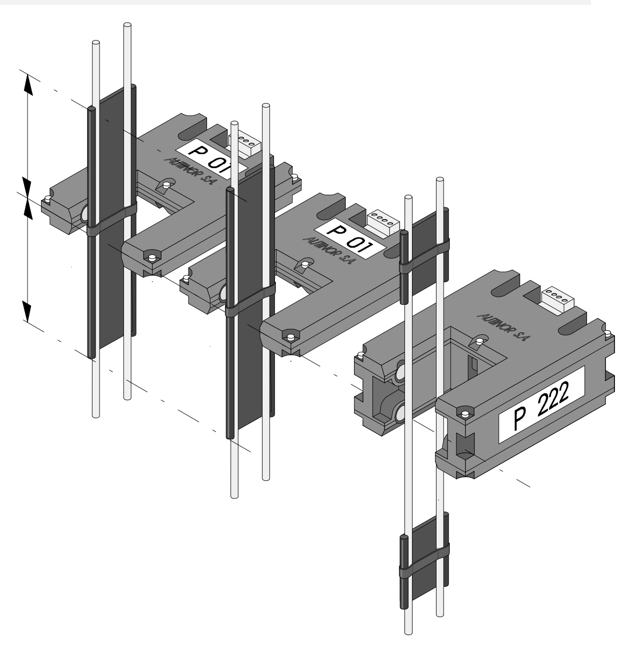


Figure 1
Position des capteurs de zone PO1
et de comptage P222

Figure 2
Position des I.L.S. de zone
et du capteur de comptage P222

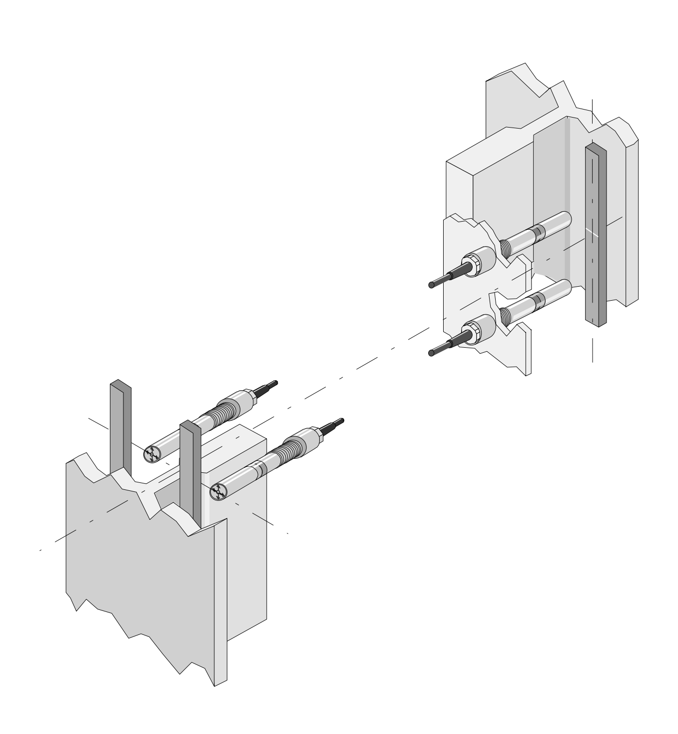
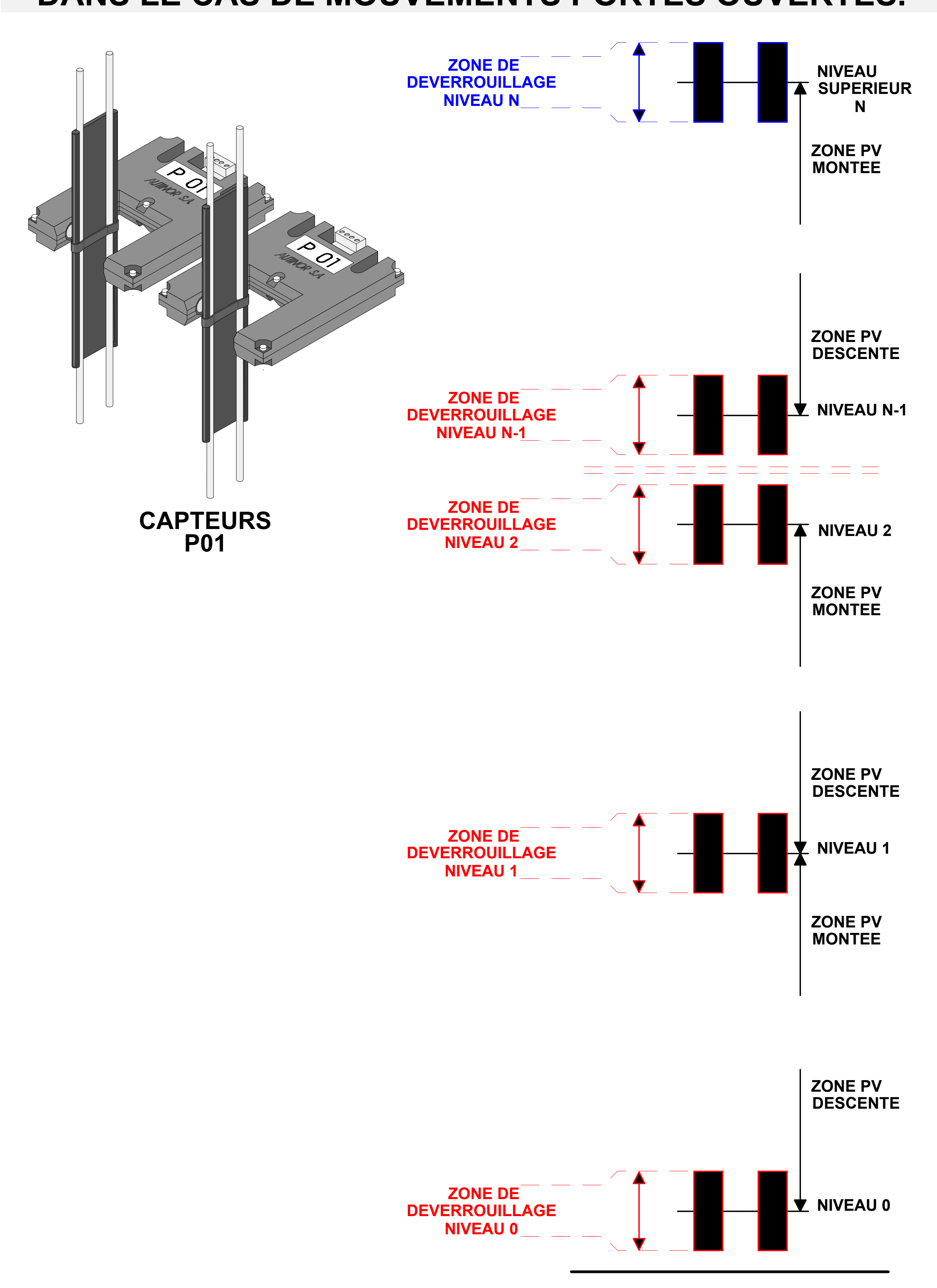
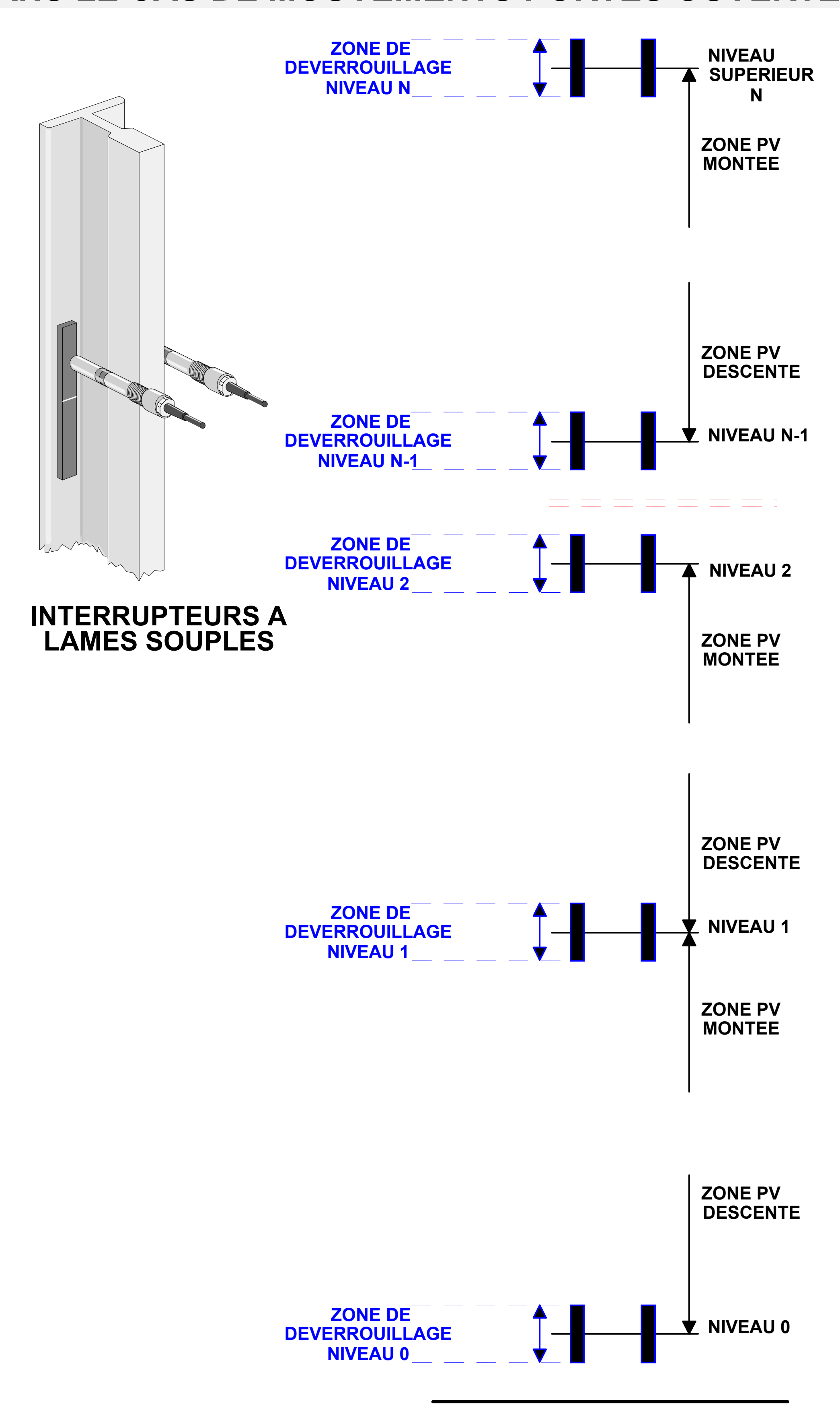


Figure 3 ⇨
Position des I.L.S. de zone
et de comptage

II.3.5) POSITION DES ECRANS POUR LE CONTROLE DE ZONE DE DEVERROUILLAGE PAR CAPTEURS P01 DANS LE CAS DE MOUVEMENTS PORTES OUVERTES.



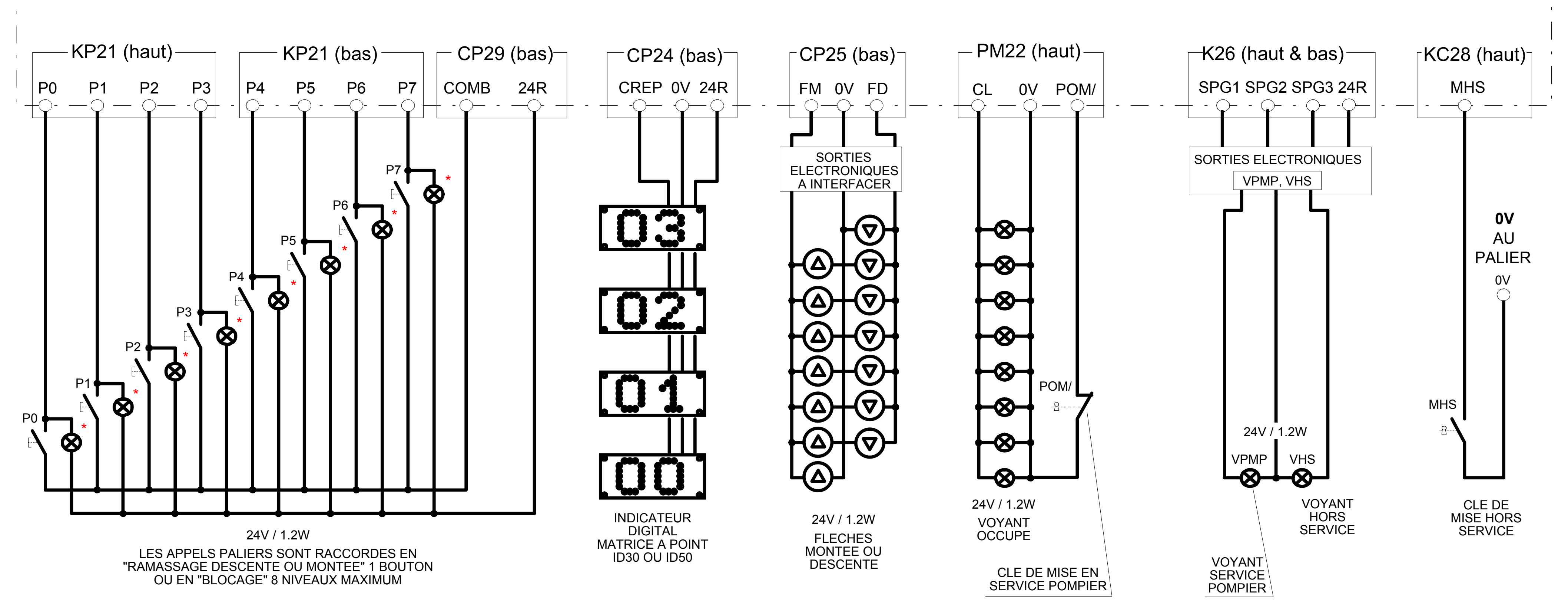
II.3.6) POSITION DES BANDES D'AIMANT POUR LE CONTROLE DE ZONE DE DEVERROUILLAGE PAR I.L.S DANS LE CAS DE MOUVEMENTS PORTES OUVERTES.



Chapitre II.4)

INSTALLATION
&
RACCORDEMENTS
AUX
PALIERS

II.4.1) SCHEMA BLOC DES RACCORDEMENTS PALIER MANOEUVRE DE 2 A 8 NIVEAUX, BLOCAGE OU COLLECTIVE A 1 SEUL BOUTON



* : Les voyants quittances ne sont nécessaire qu'avec l'option " Carte quittance BH04 "

PROGRAMMATION :

- EN COLLECTIVE 1 BOUTON : Ad 07-Bat 7-ETEINT ; Ad 5C-Bat 5-ALLUME, Bat 6-ALLUME

II.4.2) BOUTONS D'APPEL & QUITTANCES OPTIONNELLES 1/2

NIVEAU 7
BH01
NIVEAU 2
NIVEAU 1
24R*
NIVEAU 0
BH04*
CP29
KP21
HAUT
P0 P2 P3
P1
Voyants 24 V
1,2 W max
par sortie Px
BAS
COMB
24R*
BAS
* LES QUITTANCES D'APPEL NÉCESSITENT LA CARTE BH04.
P5 P7
P4 P6

Figure 1 Connexion des boutons d'appel

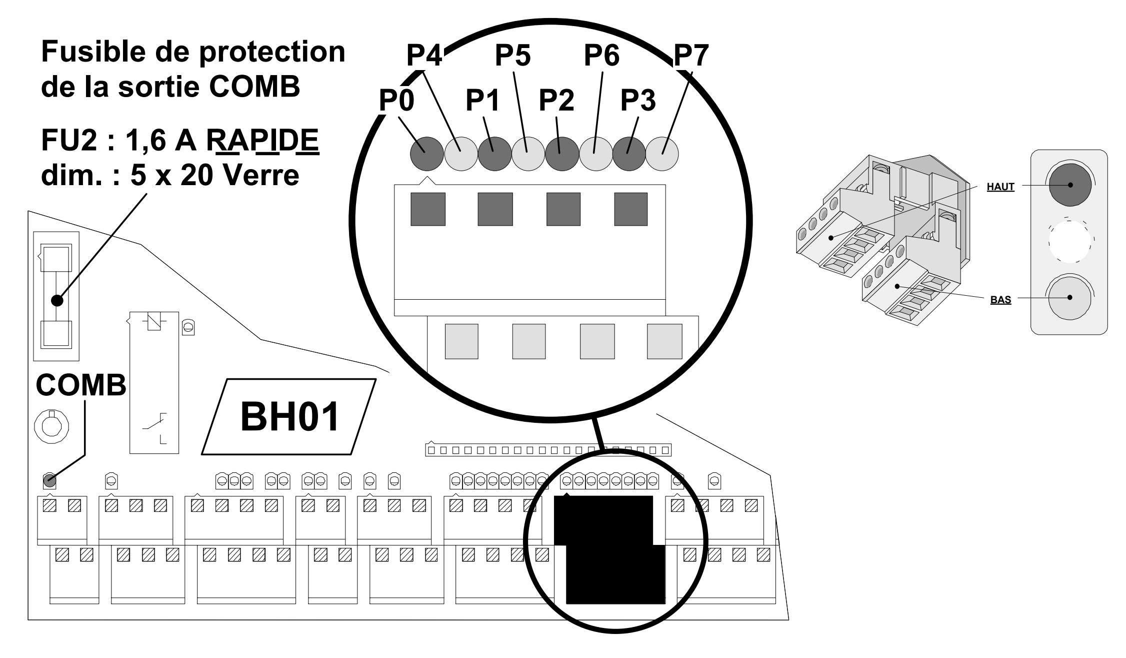
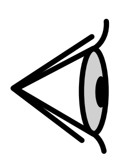


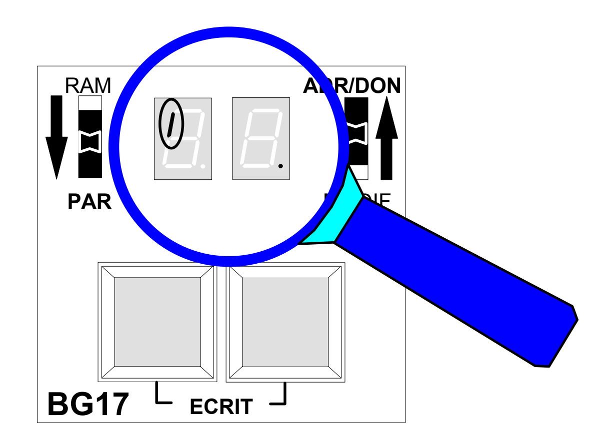
Figure 2 Visualisation de l'état des boutons d'appel

BOUTONS D'APPEL & QUITTANCES OPTIONNELLES 2/2

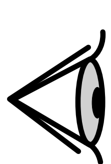


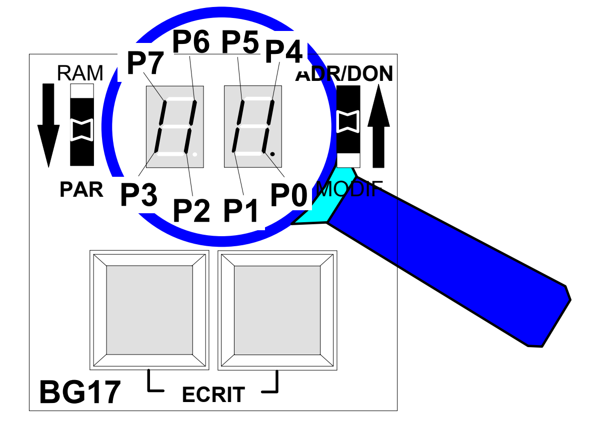
Blocag
BLOCAGe
Adr. **07**
Bât. **7**



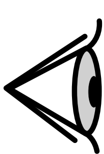


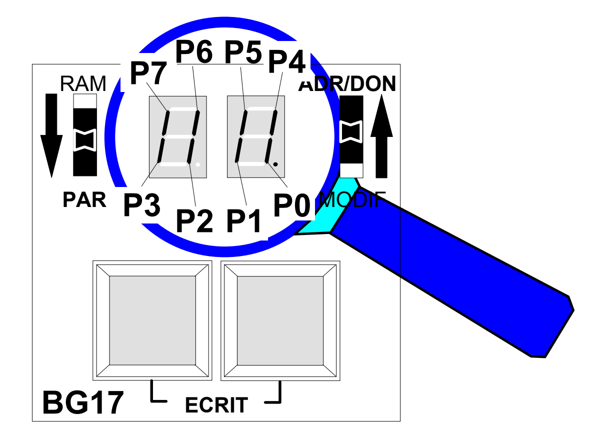
MsqMo
MaSQue des appels pour MOnter
Adr. **13**
Bât. **0 à 7**



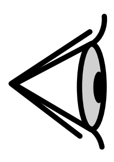


MsqDe
MaSQue des appels pour DEscendre
Adr. **16**
Bât. **0 à 7**





Px - APPALD
APpel PALier pour Descendre
Adr. **06**
Bât. **0 à 7**



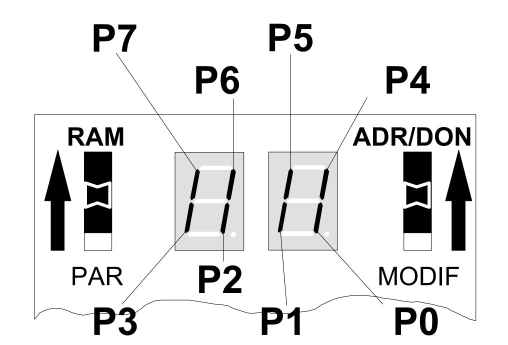


Figure 3 Visualisation de l'état des boutons d'appel

II.4.3) REPETITEUR DE POSITION AU(X) PALIER(S) (1/5) MODELE ID30

REPTxx

REPéTiteur au niveau xx

Adr. **28 à 2f**

A programmer si nécessaire.
Les codes de signalisation vous sont fournis avec les afficheurs.

77

RAM
ADR/DON
PAR
MODIF
BG17
ECRIT

BH01

ID 30

CREP
0V
24R

MONTAGE EN FOND DE BOîTE
ou
MONTAGE EN FACE AVANT

CREP
0V
24R

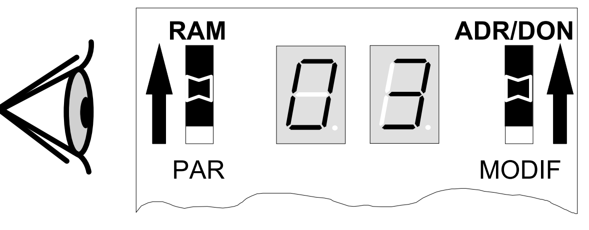
CREP
CP24

HAUT
BAS

BAS
CREP
0V
24R

Figure 4 Connexion du répétiteur de position au(x) palier(s) modèle ID 30





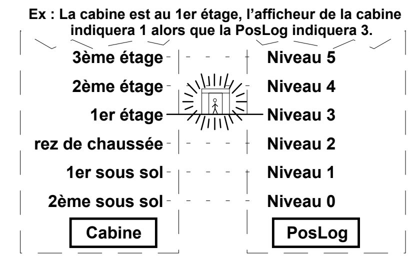


Figure 5 Visualisation de la « Position logique »

II.4.4) REPETITEUR DE POSITION AU(X) PALIER(S) (2/5) MODELE ID 50 1

REPTxx

REPéTiteur au niveau xx

Adr. **28** à **2f**

A programmer si nécessaire.
Les codes de signalisation vous sont fournis avec les afficheurs.

77

RAM ADR/DON PAR BG17 ECRIT

ID 50-1

BH01 CREP CP24 HAUT BAS

CREP 0V 24R

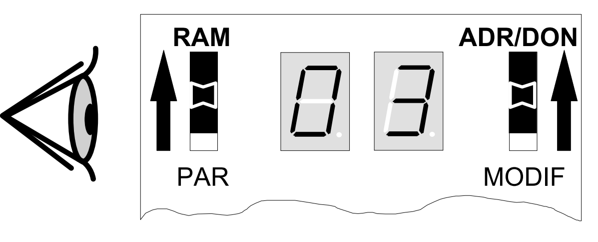
MONTAGE EN FOND DE BOîTE
ou
MONTAGE EN FACE AVANT

CREP 0V 24R

BAS CREP 24R 0V

Figure 6 Connexion du répétiteur de position au(x) palier(s) modèle ID 50 1 DIGIT





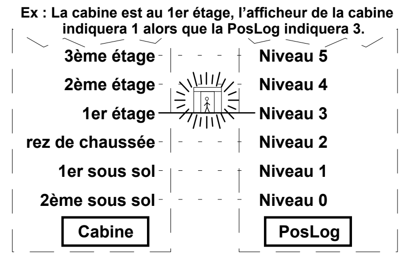


Figure 7 Visualisation de la « Position logique »

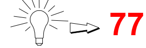
II.4.5) REPETITEUR DE POSITION AU(X) PALIER(S) (3/5) MODELE ID 50

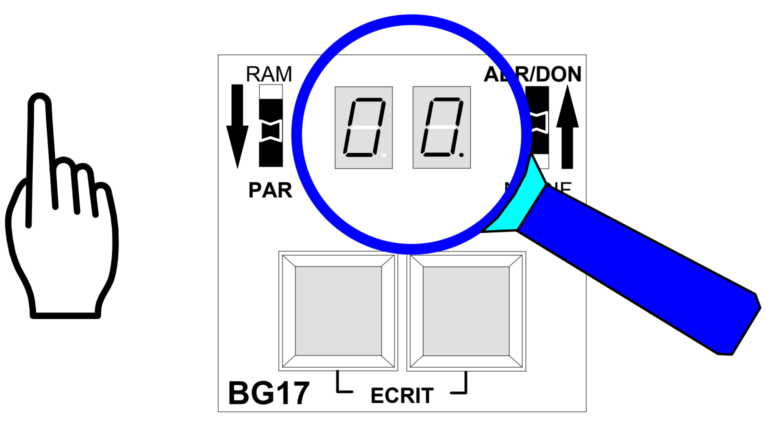
REPTxx

REPéTiteur au niveau xx

Adr. **28 à 2f**

A programmer si nécessaire.
Les codes de signalisation vous sont fournis avec les afficheurs.


77



CREP

BH01

ID 50

24R
0V
CREP

MONTAGE EN FOND DE BOîTE

CP24

HAUT

BAS

BAS

CREP 24R

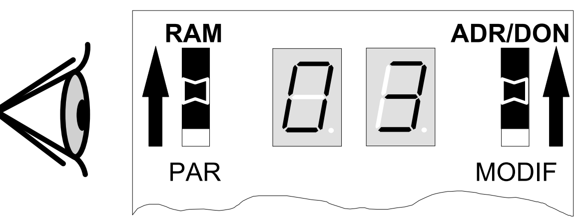
0V

Figure 8 Connexion du répétiteur de position au(x) palier(s) modèle ID 50

PosLog

POSition LOGique de l'appareil

Adr. **24**



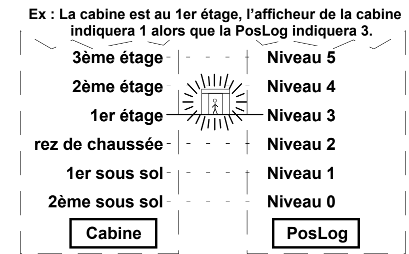


Figure 9 Visualisation de la « Position logique »

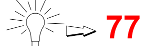
II.4.6) REPETITEUR DE POSITION ET FLECHES AU(X)PALIER(S) MODELE IDFL 30/50 (4/5)

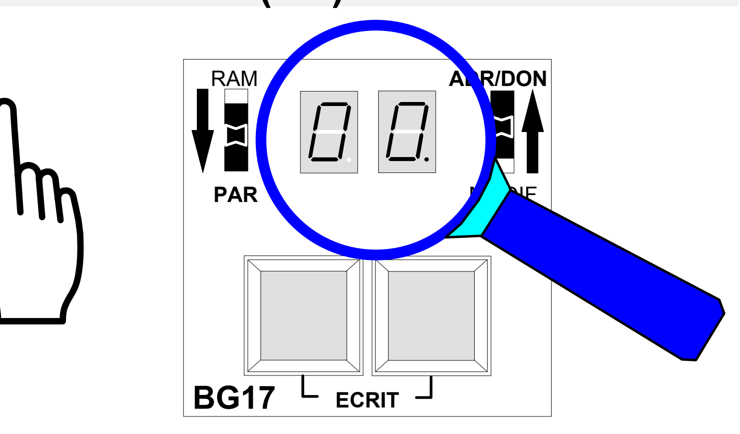
REPTxx

REPéTiteur au niveau xx

Adr. **28 à 2f**

A programmer si nécessaire.
Les codes de signalisation vous sont fournis avec les afficheurs.

 77



BH01

IDFL 30 / 50

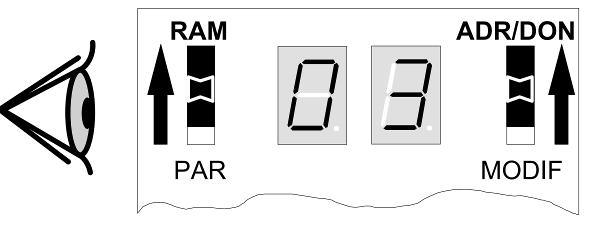
24R
0V
CREP
FD
FM

MONTAGE EN FOND DE BOîTE
ou
MONTAGE EN FACE AVANT

CREP
FM FD
CP24
CP25
HAUT
BAS

Figure 10 Connexion du répétiteur de position au(x) palier(s) modèle IDFL 30/50

PosLog
POSition LOGique de l'appareil
Adr. **24**



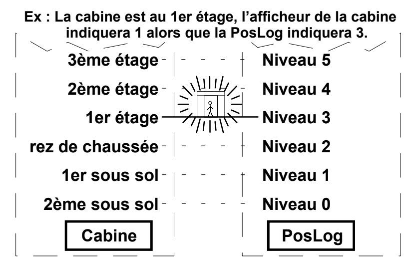


Figure 11 Visualisation de la « Position logique »

II.4.7) FEUILLE DE PROGRAMMATION STANDARD

Niveaux	Adresses associées
15	37
14	36
13	35
12	34
11	33
10	32
9	31
8	30
7	2F
6	2E
5	2d
4	2C
3	2b
2	**2A**
1	29
0	28

Caractère à afficher sur l'indicateur	Code de programmation associé
0	00
1	01
2	02
3	03
4	04
5	05
6	06
7	07
8	08
9	09
10	0A
11	0b
12	0C

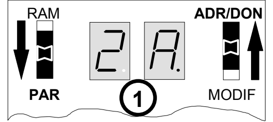
Caractère à afficher sur l'indicateur	Code de programmation associé
13	0d
14	0E
15	0F
16	10
17	11
18	12
19	13
-0	14
-1	15
-2	16
-3	17
-4	18
-5	19

Caractère à afficher sur l'indicateur	Code de programmation associé
ES	1A
RJ	1b
RC	**1C**
RH	1d
RB	1E
SS	1F
P0	20
P1	21
P2	22
P3	23
RS	24
ME	25

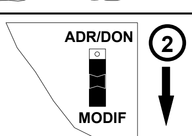
Exemple : **CONFIGURATION D'UNE INSTALLATION 8 NIVEAUX DONT 2 SOUS-SOL.**

Si au Niveau **2** - Rez de chaussée (Adresse **2A**), on désire afficher « **RC** », il suffit de programmer **1C** au niveau du paramètre adresse **2A** (REPTxx : REPéTiteur au niveau xx).

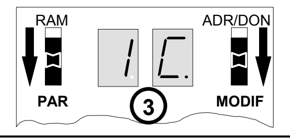
❶ Sélectionner l'adresse **2A** correspondant au niveau **2** à l'aide des boutons poussoirs



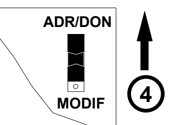
❷ 1 seconde après, une valeur s'affiche, si cette valeur vous convient (à savoir dans notre exemple **1C**) ne changer rien sinon basculer l'interrupteur **ADR/DON** - **MODIF** sur **MODIF**



❸ Modifier cette valeur de façon à obtenir **1C** afin d'afficher « **RC** » au niveau **2**.
Valider la nouvelle valeur par pression simultanée des boutons poussoirs.



❹ Rebasculer l'interrupteur **ADR/DON - MODIF** sur **ADR/DON**
La nouvelle donnée est mémorisée.



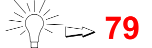
II.4.8) REPETITEUR DE POSITION ET FLECHES (5/5) A MESSAGE DEFILANT AU(X) PALIER(S) MODELE IDFL 30/50 MD

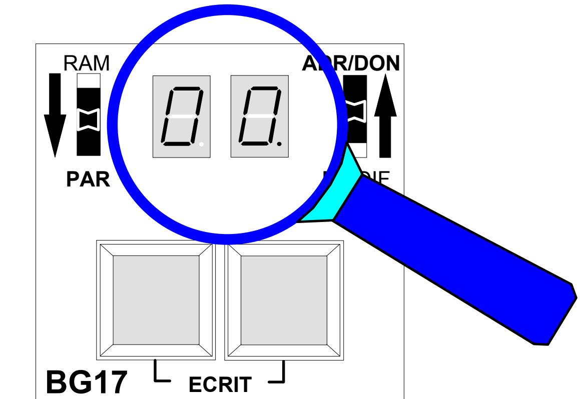
REPTxx

REPéTiteur au niveau xx

Adr. **28 à 2f**

A programmer si nécessaire.
Les codes de signalisation vous sont fournis avec les afficheurs.


79



BH01

IDFL 30 / 50 MD

24R
0V
CREP

MONTAGE EN FOND DE BOïTE
ou
MONTAGE EN FACE AVANT

CREP

CP24

HAUT

BAS

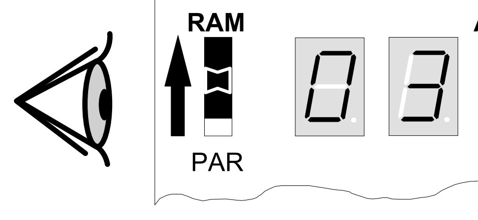
CREP 24R 0V

Figure 12 Connexion du répétiteur de position au(x) palier(s) modèle IDFL 30/50 MD

PosLog

POSition LOGique de l'appareil

Adr. **24**



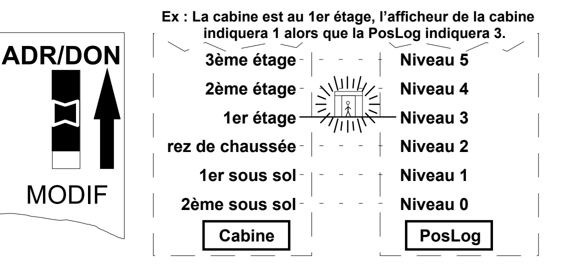


Figure 13 Visualisation de la « Position logique »

II.4.9) FEUILLE DE PROGRAMMATION POUR AFFICHEURS A MESSAGE DEFILANT

Repère du graphisme	MDCREP1	MDCREP3	MDCREP4	MDCREP7
	F	D	G B	S P
40	⇳ Ø	⇳ Ø	Ø	⇳ Ø
41	⇳ 1	⇳ 1	1	⇳ 1
42	⇳ 2	⇳ 2	2	⇳ 2
43	⇳ 3	⇳ 3	3	⇳ 3
44	⇳ 4	⇳ 4	4	⇳ 4
45	⇳ 5	⇳ 5	5	⇳ 5
46	⇳ 6	⇳ 6	6	⇳ 6
47	⇳ 7	⇳ 7	7	⇳ 7
48	⇳ 8	⇳ 8	8	⇳ 8
49	⇳ 9	⇳ 9	9	⇳ 9
4A	⇳ 1 Ø	⇳ 1 Ø	1Ø	⇳ 1 Ø
4B	⇳ 1 1	⇳ 1 1	1 1	⇳ 1 1
4C	⇳ 1 2	⇳ 1 2	1 2	⇳ 1 2
4D	⇳ 1 3	⇳ 1 3	1 3	⇳ 1 3
4E	⇳ 1 4	⇳ 1 4	1 4	⇳ 1 4
4F	⇳ 1 5	⇳ 1 5	1 5	⇳ 1 5
50	⇳ 1 6	⇳ 1 6	1 6	⇳ 1 6
51	⇳ 1 7	⇳ 1 7	1 7	⇳ 1 7
52	⇳ 1 8	⇳ 1 8	1 8	⇳ 1 8
53	⇳ 1 9	⇳ 1 9	1 9	⇳ 1 9
54	⇳ - Ø	⇳ - Ø	- Ø	⇳ - Ø
55	⇳ - 1	⇳ - 1	- 1	⇳ - 1
56	⇳ - 2	⇳ - 2	- 2	⇳ - 2
57	⇳ - 3	⇳ - 3	F	⇳ - 3
58	⇳ - 4	⇳ - 4	U B	⇳ - 4
59	⇳ - 5	⇳ - 5	B	⇳ - 5
5A	⇳ E S	⇳ F	E	⇳ E S
5B	⇳ R J	⇳ H	G	⇳ R J
5C	⇳ R C	⇳ U	L G	⇳ R C
5D	⇳ R H	⇳ B	M	⇳ R H
5E	⇳ R B	⇳ E	L B	⇳ R B
5F	⇳ S S	⇳ G	A	⇳ S S
60	⇳ P 0	⇳ K	C	⇳ P 0
61	⇳ **P 1**	⇳ L G	D	⇳ P 1
62	⇳ P 2	⇳ M	B 1	⇳ P 2
63	⇳ P 3	⇳ O G	B 2	⇳ P 3
64	⇳ R S	⇳ P	O S	⇳ R S
65	⇳ M E	⇳ U G	2 Ø	⇳ M E
66	⇳ P 4	⇳ W	2 1	⇳ P 4
67	⇳ P 5	⇳ E G	2 2	⇳ P 5
68	⇳ P 6	⇳ D G	2 3	⇳ P 6
69	⇳ P 7	⇳ S G		⇳ P 7
6A	⇳ P 8	⇳ U 1		⇳ P 8
6B	⇳ P 9	⇳ U 2		⇳ P 9
6C	⇳ 2 Ø	⇳ O 1		⇳ 2 Ø
6D	⇳ 2 1	⇳ O 2		⇳ 2 1
6E	⇳ 2 2	⇳ O 3		⇳ 2 2
6F	⇳ 2 3	⇳ O 4		⇳ 2 3
70				
71				
72	HORS SERVICE	AUSSER BETRIEB	OUT OF SERVICE	SIN SERVICIO
73	SERVICE INCENDIE	BRANDFALLSTEUERUNG	FIRE CONTROL	BOMBEROS
74	CABINE RESERVEE	SONDERFAHRT	SPECIAL SERVICE	PRIORIDAD CABINA
75	LIBRE	MDCREP3-P: / MDCREP3-C: ÜBERLAST	IN SERVICE	ELECTRA VITORIA

Table 1 Graphismes affichés sur un indicateur de niveau à messages défilants en fonction de la version de programme

II.4.10) FLECHES DE SENS AU(X) PALIER(S) MODELE FL30 / 50

FLCLIG
Flèches CLIGnotantes
Adr. **08**
Bât. **5**

RAM
PAR
ADR/DON
BG17
ECRIT

FM FD
BH01
CP24
CP25
HAUT
BAS

FL 30 / 50

FD
FM
0V
24R

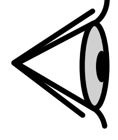
MONTAGE EN FOND DE BOîTE
ou
MONTAGE EN FACE AVANT

FD
FM
0V
24R

BAS
24R
BAS
FM
0V
FD

Figure 14 Connexion des flèches de sens au(x) palier(s) modèle FL30 / 50« »

FM & FD
Flèche Montée
et
Flèche Descente
Adr. **15**
Bât. **4 & 5**



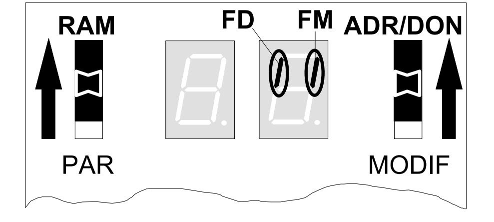
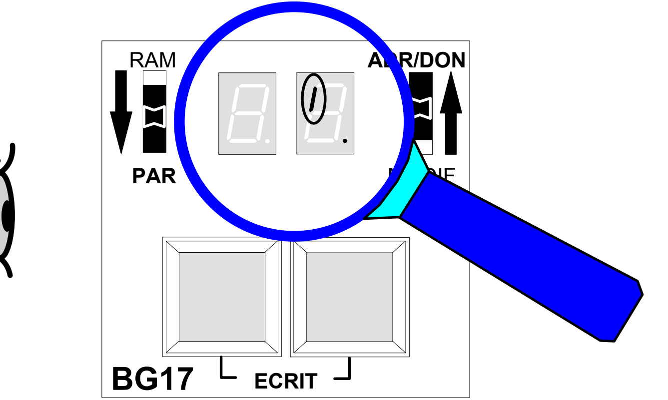


Figure 15 Visualisation de l'état des flèches de sens au(x) palier(s) modèle FL30 / 50« »

II.4.11) FLECHES DE SENS AU(X) PALIER(S) MODELE AVEC AMPOULES PUISSANCE < OU > 1,2W

FLCLIG
Flèches CLIGnotantes
Adr. **08**
Bât. **5**



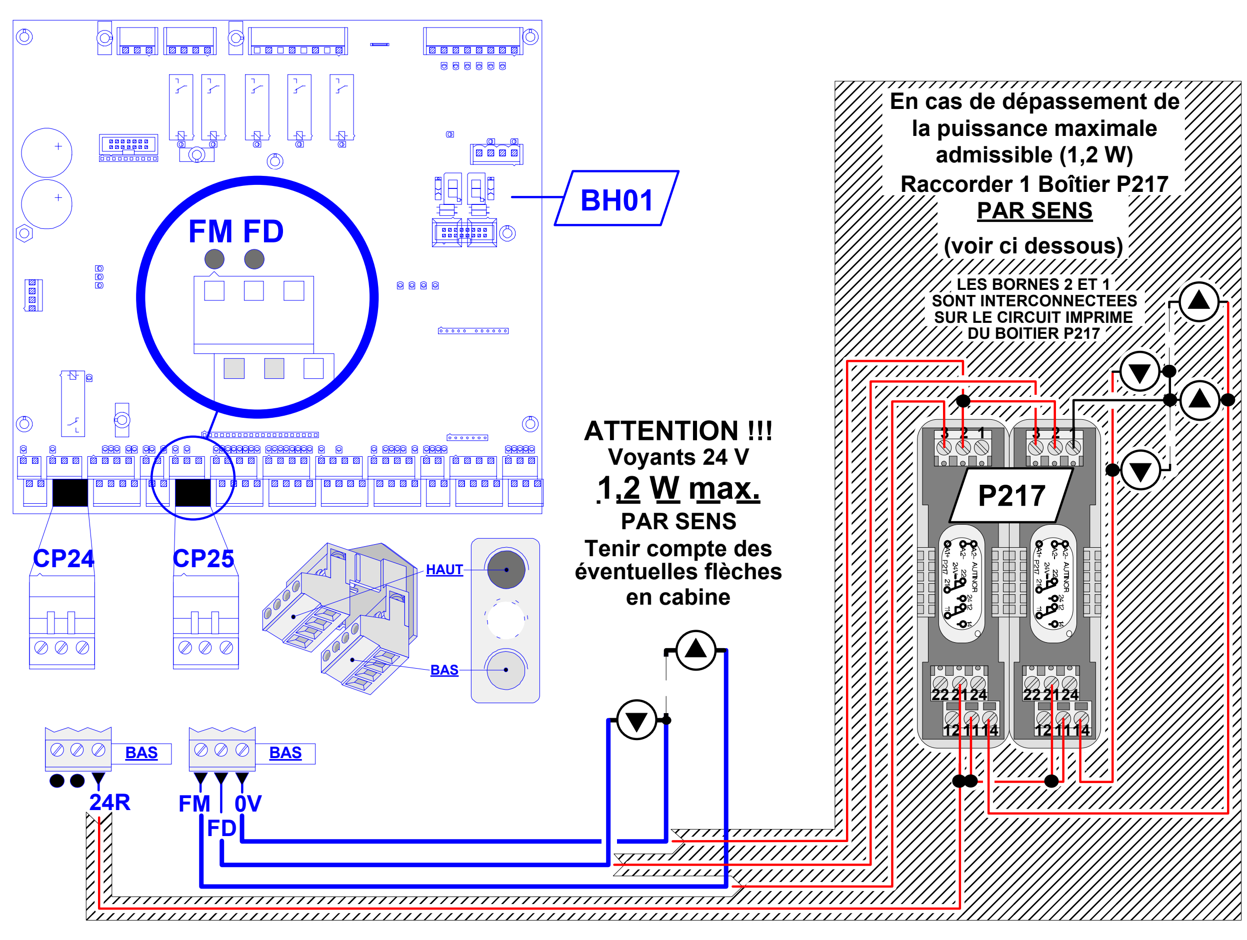
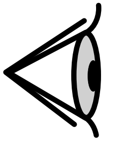


Figure 16 Connexion des flèches de sens au(x) palier(s)

FM & FD
Flèche Montée et Flèche Descente
Adr. **15**
Bât. **4 & 5**



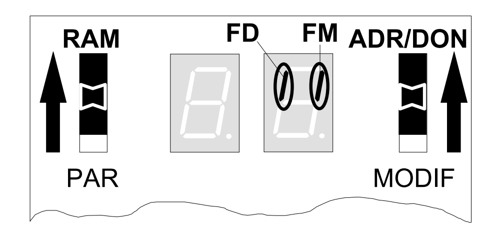
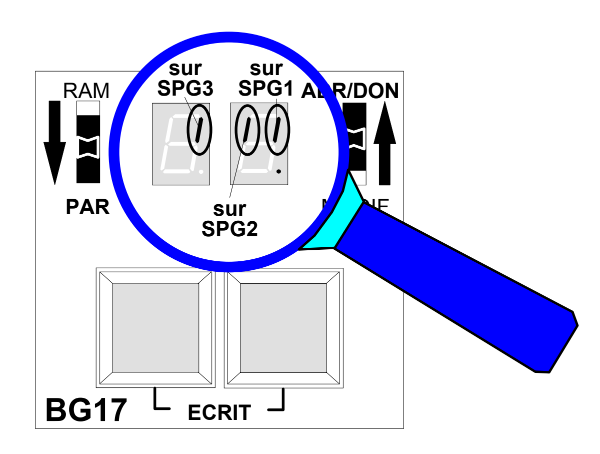


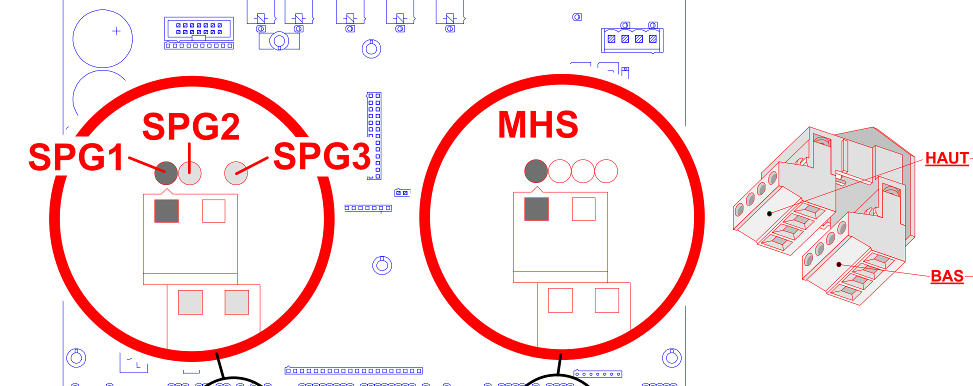
Figure 17 Visualisation de l'état des flèches de sens au(x) palier(s)

II.4.12) MISE HORS SERVICE (1/2)

VHS
Voyant de mise Hors Service sur SPGX
Adr. **79**
Bât. **4,5,6**







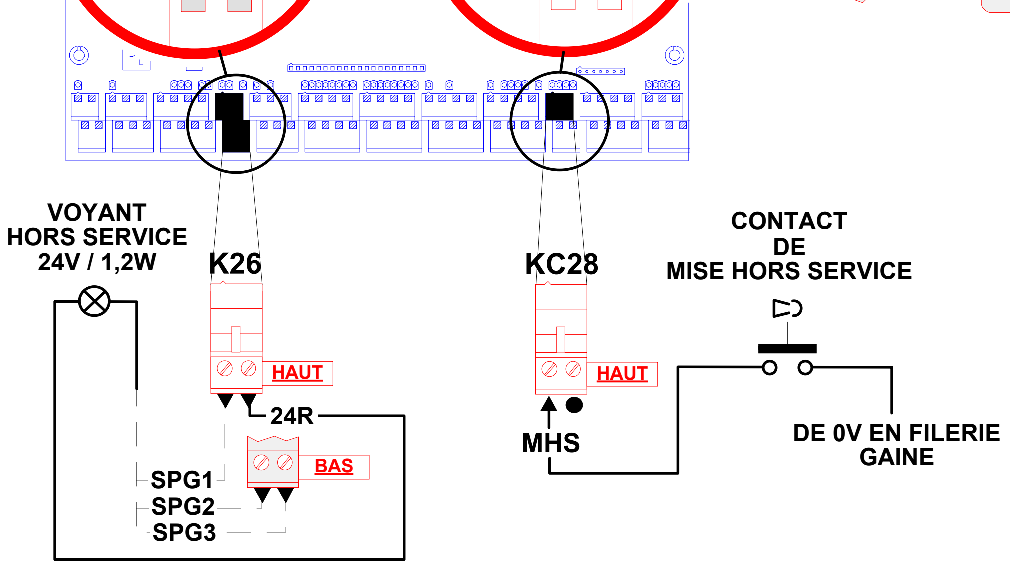
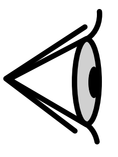


Figure 18 Connexion du contact de « Mise hors service »

MHS
Mise Hors Service
Adr. **0E**
Bât. **1**



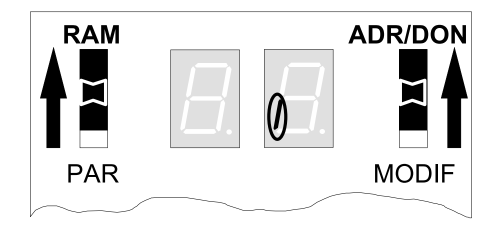
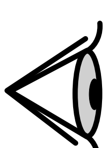
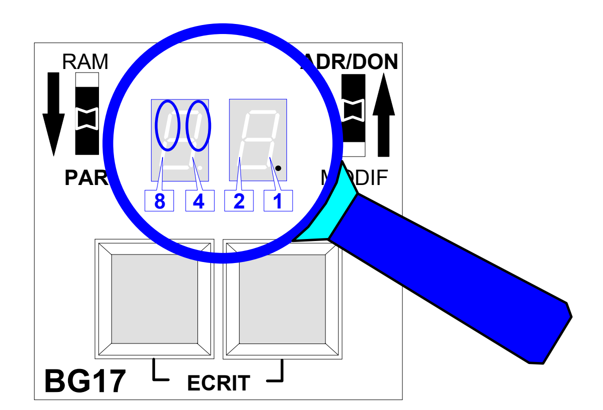


Figure 19 Visualisation de l'état du contact de « Mise hors service »

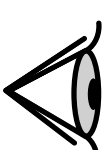
MISE HORS SERVICE (2/2)

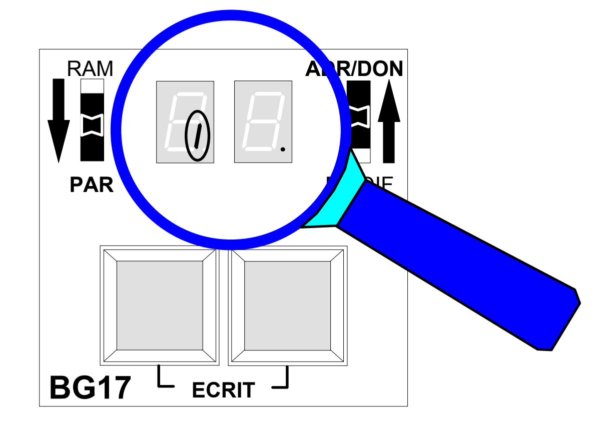
NIVMHS
NIVeau de Mise Hors Service
Adr. **43**
Bât. **7 & 6**

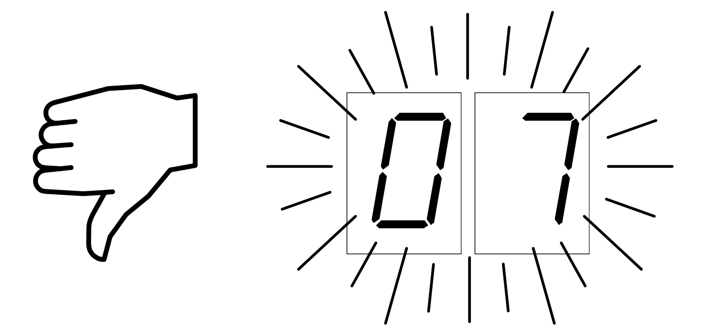


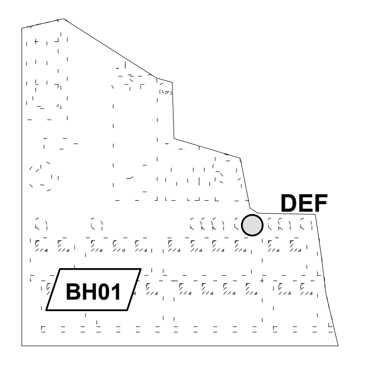


MHSPF
Mise Hors Service Portes Fermées
Adr. **09**
Bât. **2**









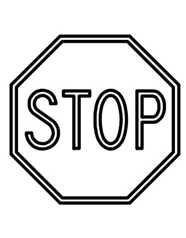


Figure 20 Conséquences d'une erreur de programmation des sorties SPG1, SPG2 et SPG3 (plusieurs fonctions à la même sortie physique)

II.4.13) VOYANTS « OCCUPE » AUX PALIERS

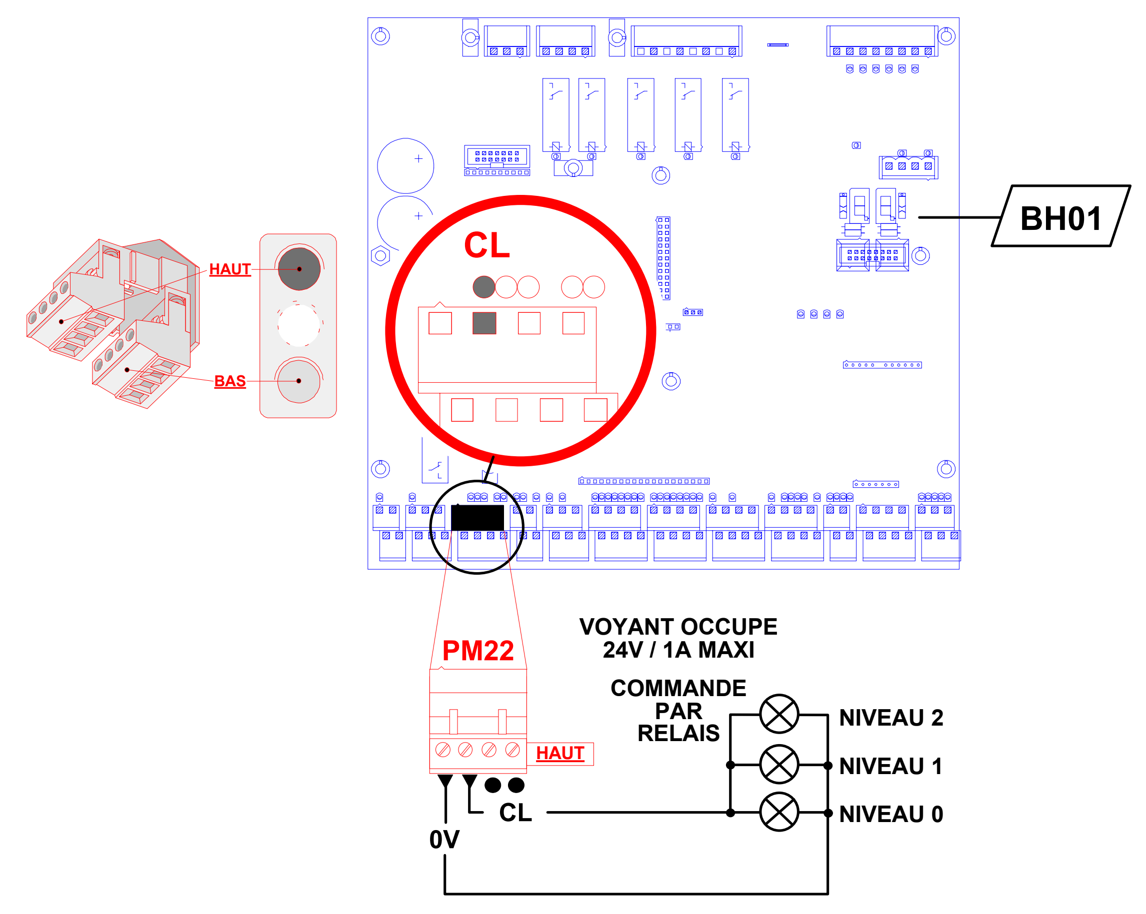


Figure 21 Connexion des voyants « Occupé » aux paliers

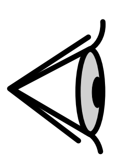
CL

Signalisation occupé

(CLignotant)

Adr. **28**

Bât. **5**



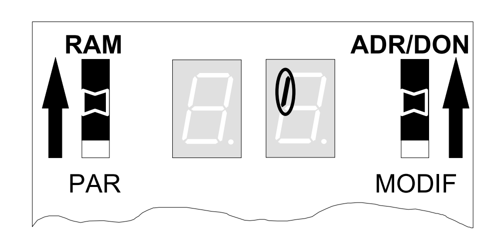


Figure 22 Visualisation de l'état des voyants « Occupé »

II.4.14) INTERPHONIE POMPIER

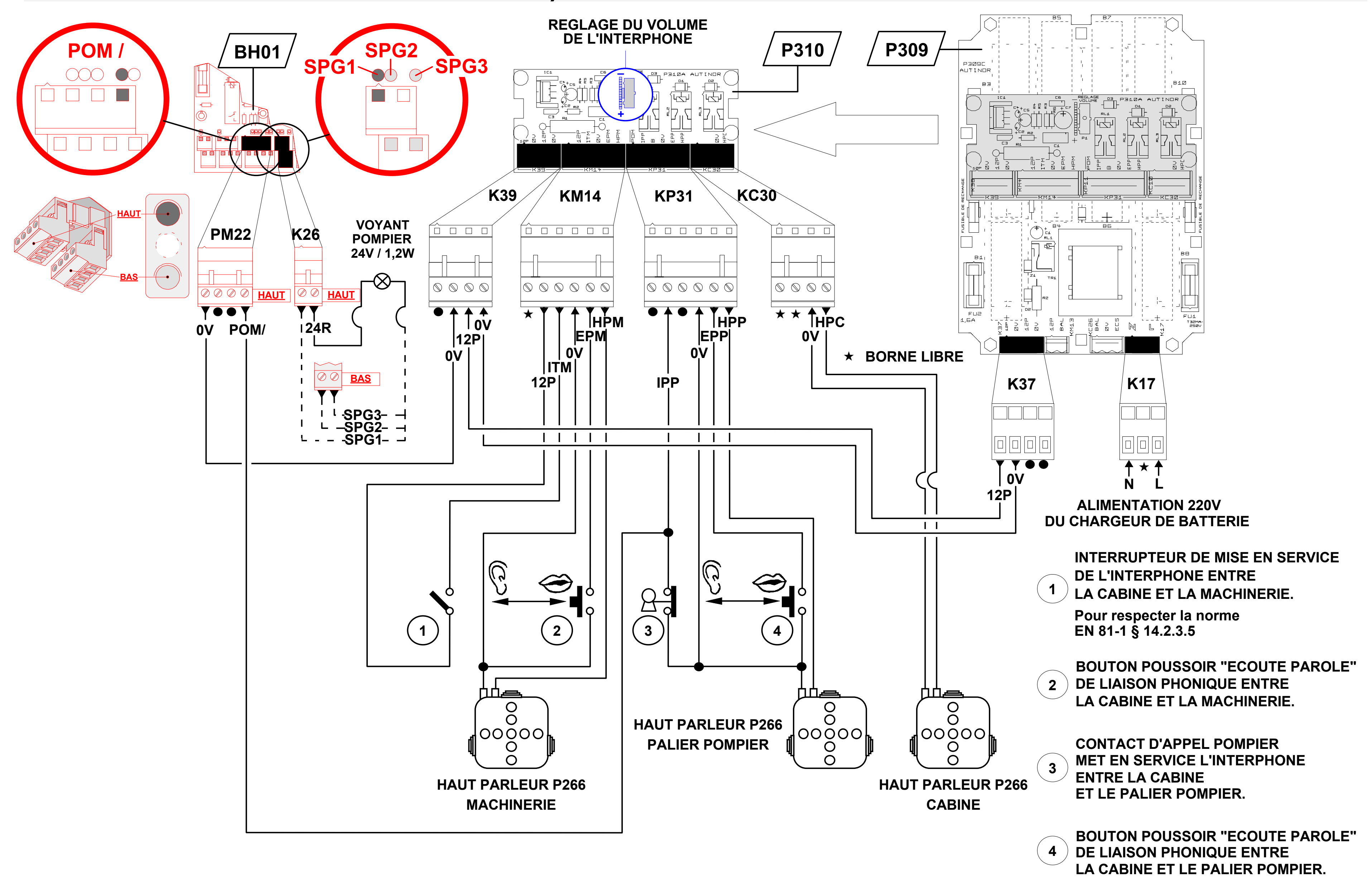
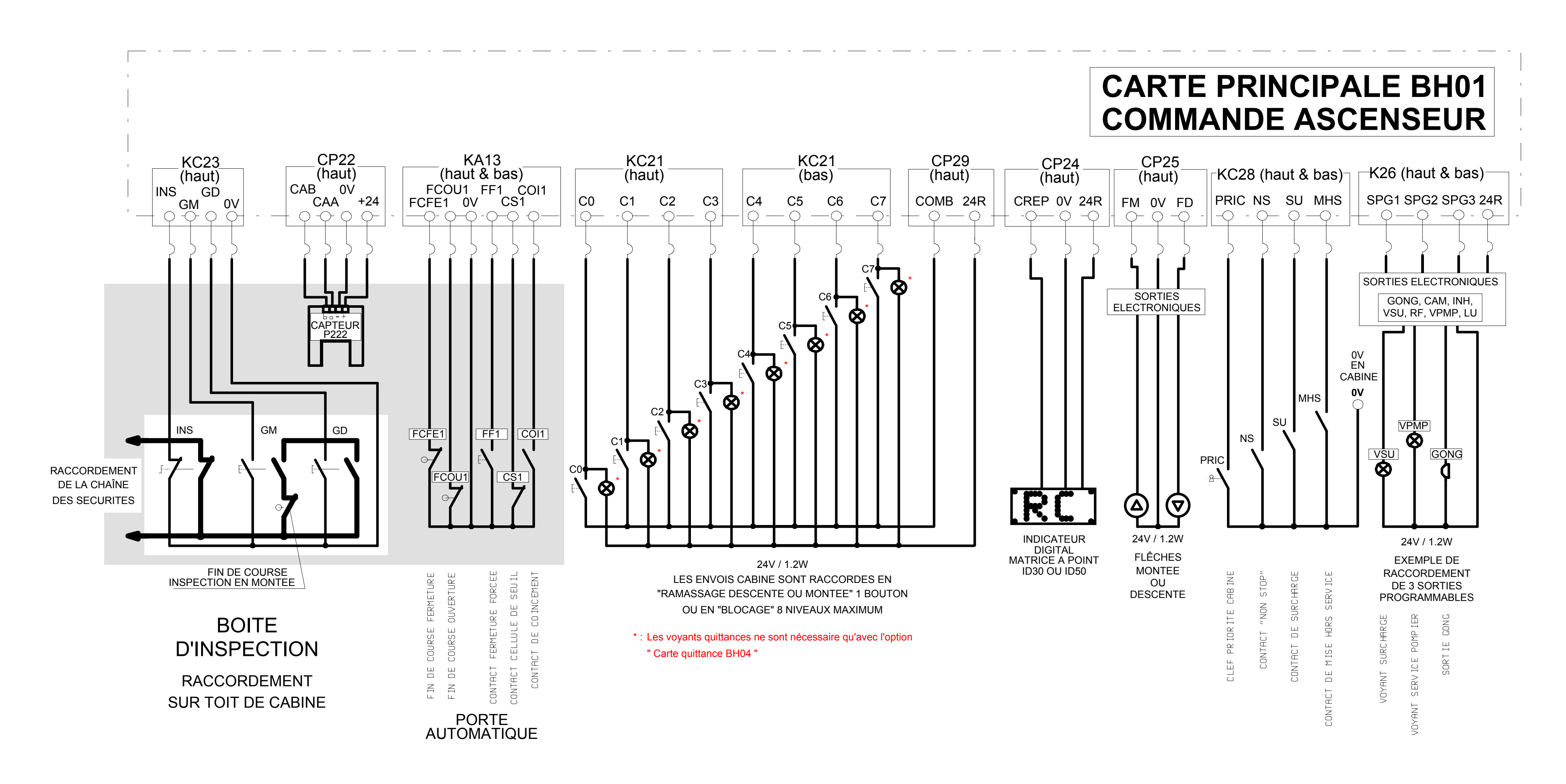


Figure 23 Raccordement de l'interphonie

Chapitre II.5)

INSTALLATION & RACCORDEMENTS EN CABINE

II.5.1) SCHEMA BLOC DES RACCORDEMENTS CABINE
MANOEUVRE DE 2 A 8 NIVEAUX, BLOCAGE OU COLLECTIVE A 1 SEUL BOUTON



II.5.2) BOUTONS D'ENVOI & QUITTANCES OPTIONNELLES 1/2

NIVEAU 7
BH01
NIVEAU 2
NIVEAU 1
24R*
NIVEAU 0
BH04 *
CP29
KC21
HAUT
HAUT
COMB
24R*
P0 P2 P3
P1
Voyants 24 V
1,2 W max
par sortie Cx
COMB
BAS
* LES QUITTANCES D'ENVOI NÉCESSITENT LA CARTE BH04.
P5 P7
P4 P6
24R*
COMB

Figure 1 Connexion des boutons d'envoi

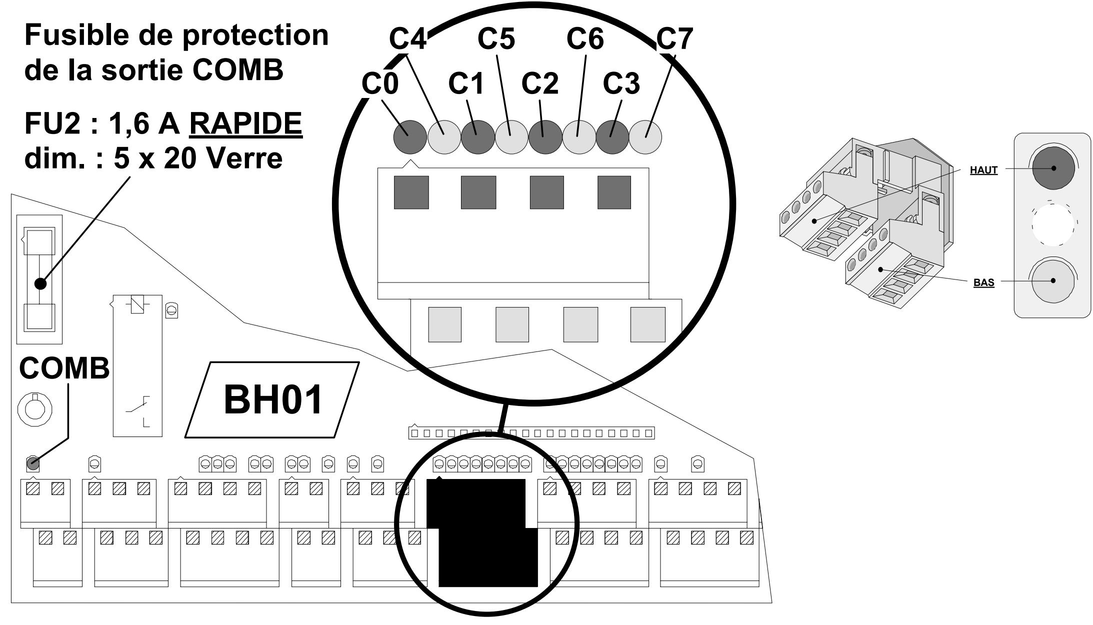


Figure 2 Visualisation de l'état des boutons d'envoi

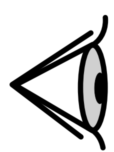
BOUTONS D'ENVOI & QUITTANCES OPTIONNELLES 2/2

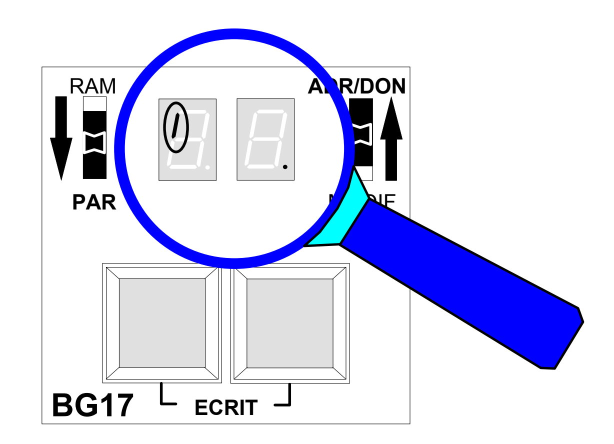
Blocag

BLOCAGe

Adr. **07**

Bât. **7**



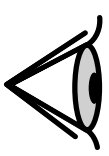


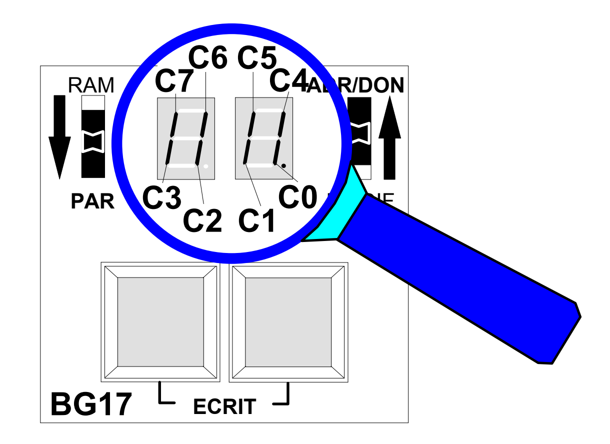
MsqCab

MaSQue des envois CABine

Adr. **10**

Bât. **0 à 7**



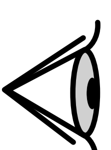


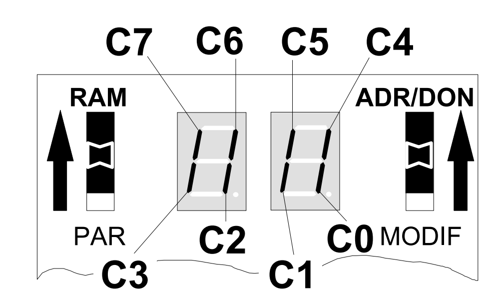
Cx (ENVCAB)

ENVois CABine C0 à C7

Adr. **00**

Bât. **0 à 7**





II.5.3) DISPOSITIF DE COMPTAGE A I.L.S (1/2)

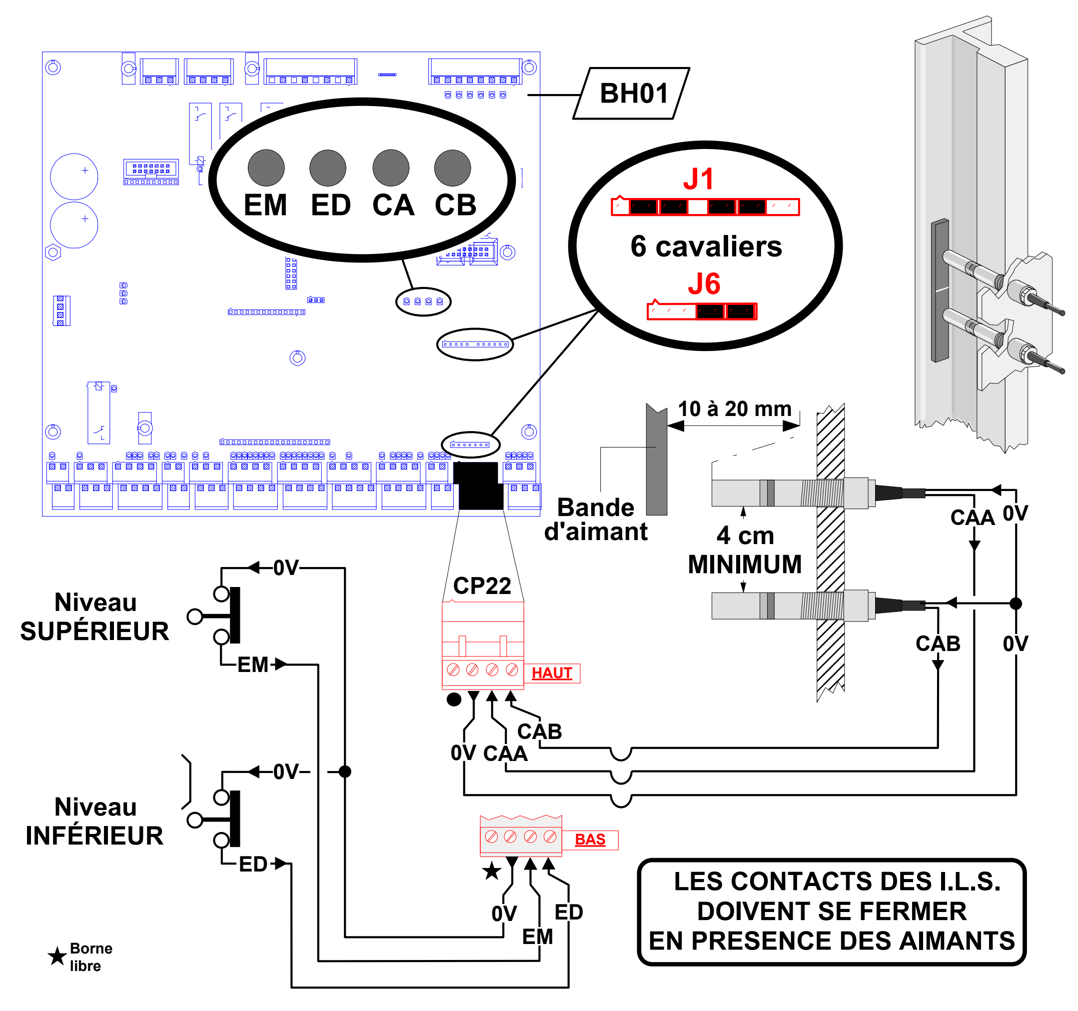
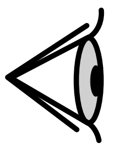
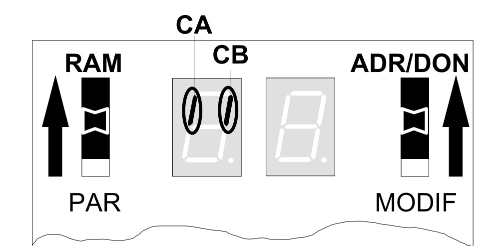


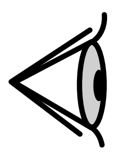
Figure 3 Connexion des I.L.S. et des contacts extrêmes

Minibloc
I.L.S supérieur A
I.L.S inférieur B
Adr. **FF**
Bât. **7 & 6**





EM & ED
Contact Extrême Montée
Contact Extrême Descente
Adr. **3F**
Bât. **2, 3**



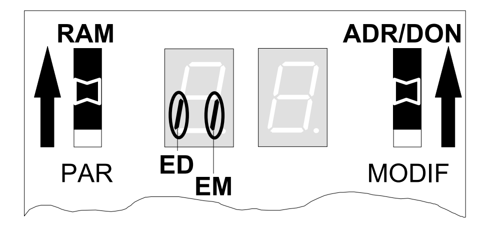


Figure 4 Visualisation de l'état des I.L.S. et des contacts extrêmes

DISPOSITIF DE COMPTAGE A I.L.S (2/2)

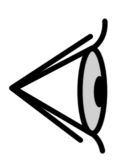
CAA & CAB

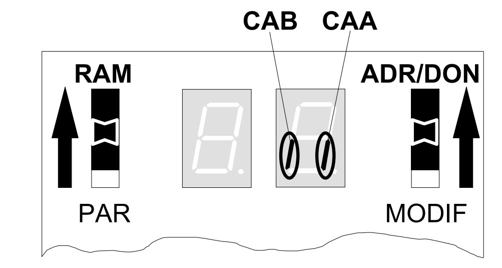
I.L.S supérieur A

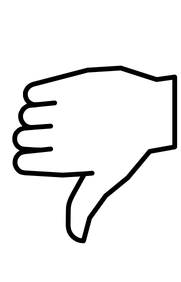
I.L.S inférieur B

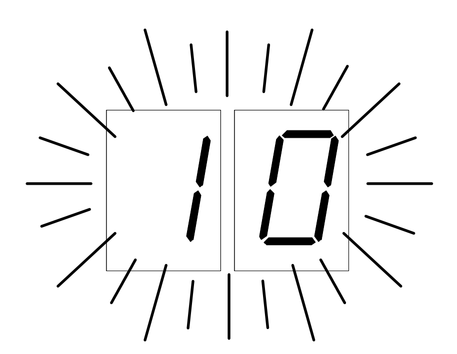
Adr. **11**

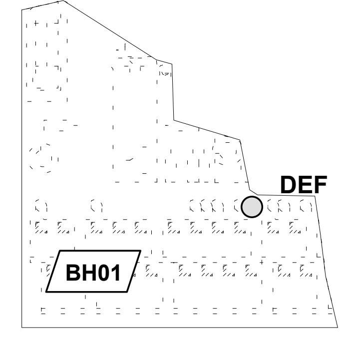
Bât. **0 & 1**











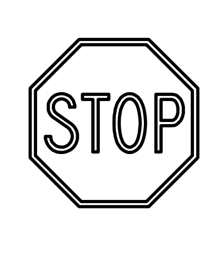
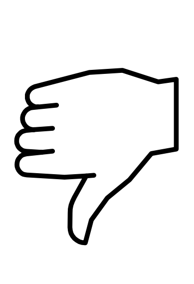
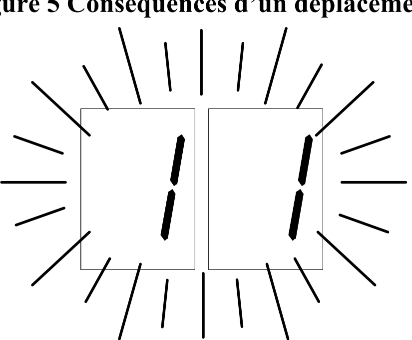
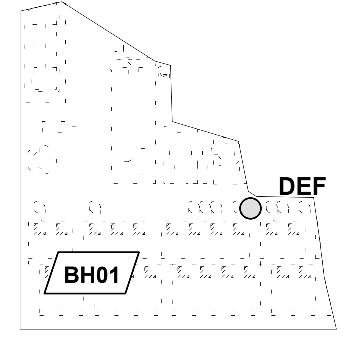


Figure 5 Conséquences d'un déplacement de la cabine inverse au sens commandé







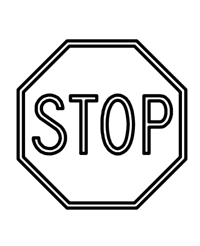
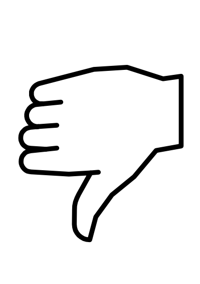
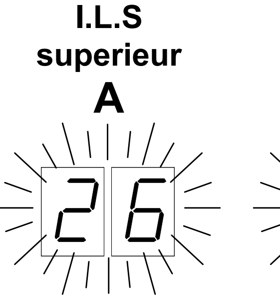
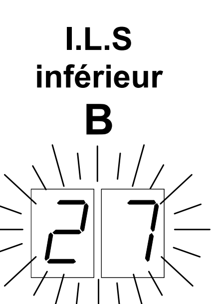
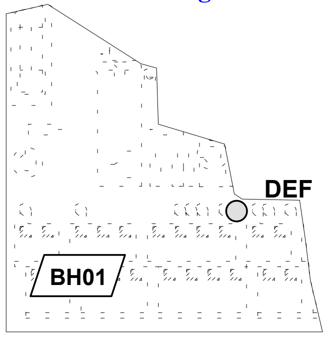


Figure 6 Conséquences d'un changement d'état simultané des signaux CA et CB









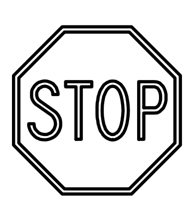
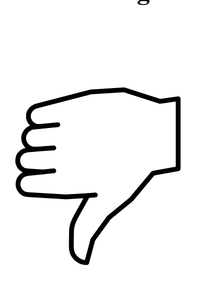
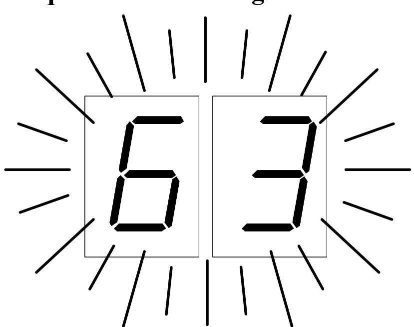
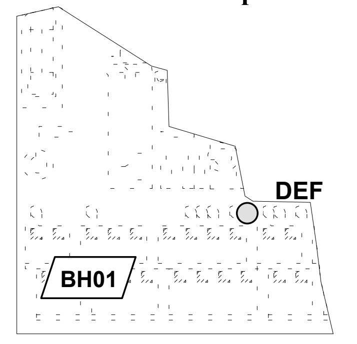


Figure 7 Conséquences d'un collage de durée excessive d'un I.L.S lors du déplacement de la cabine







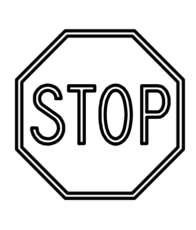


Figure 8 Conséquences d'une coupure simultanée des contacts extrême montée et extrême descente

DISPOSITIF DE COMPTAGE A ECRANS (CAPTEUR P222) (1/2)

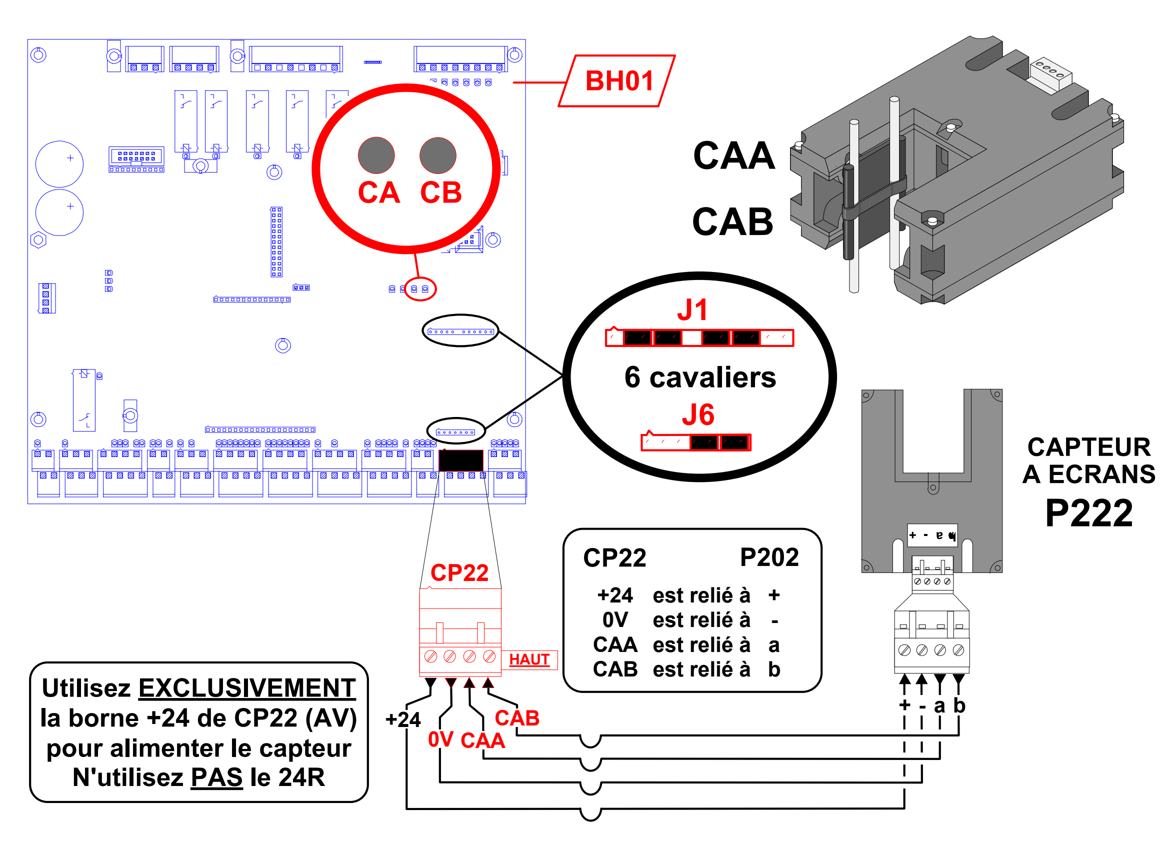
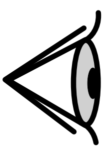


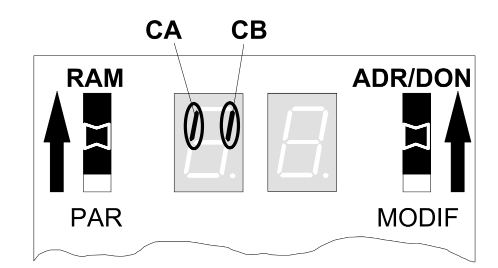
Figure 9 Connexion du capteur P222 (comptage à écrans)

Minibloc

Faisceau supérieur A
Faisceau inférieur B

Adr. **FF**
Bât. **7 & 6**

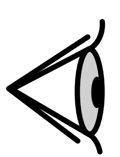




ED

Contact Extrême Descente

Adr. **0C**
Bât. **5**



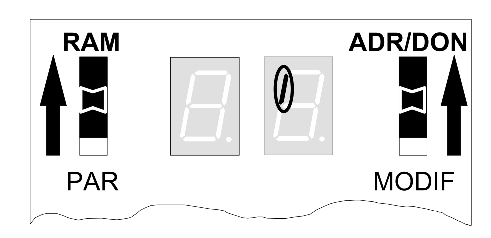


Figure 10 Visualisation de l'état des faisceaux du capteur P202 et du calage au niveau inférieur

DISPOSITIF DE COMPTAGE A ECRANS (CAPTEUR P222) (2/2)

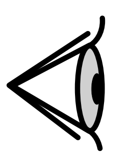
CAA & CAB

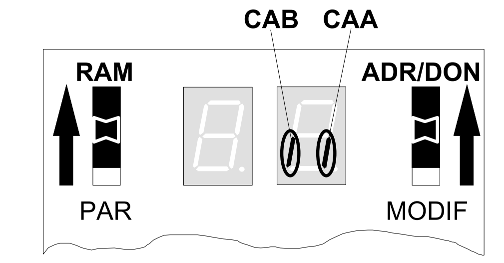
Faisceau supérieur A

Faisceau inférieur B

Adr**. 11**

Bât**. 0 & 1**





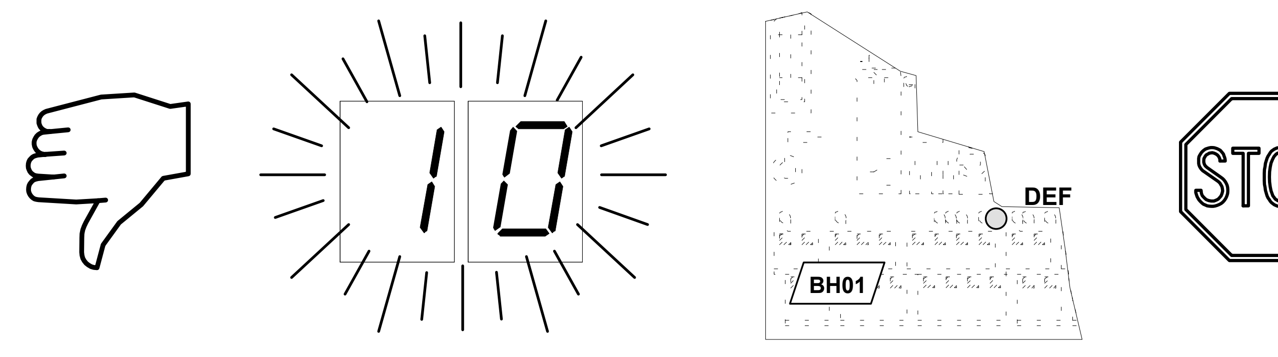


Figure 11 Conséquences d'un déplacement de la cabine inverse au sens commandé

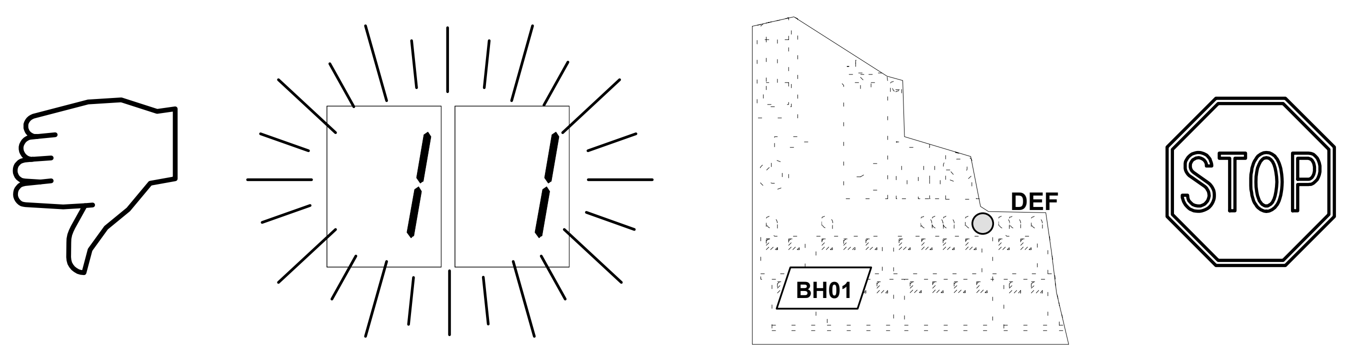


Figure 12 Conséquences d'un changement d'état simultané des signaux CA et CB

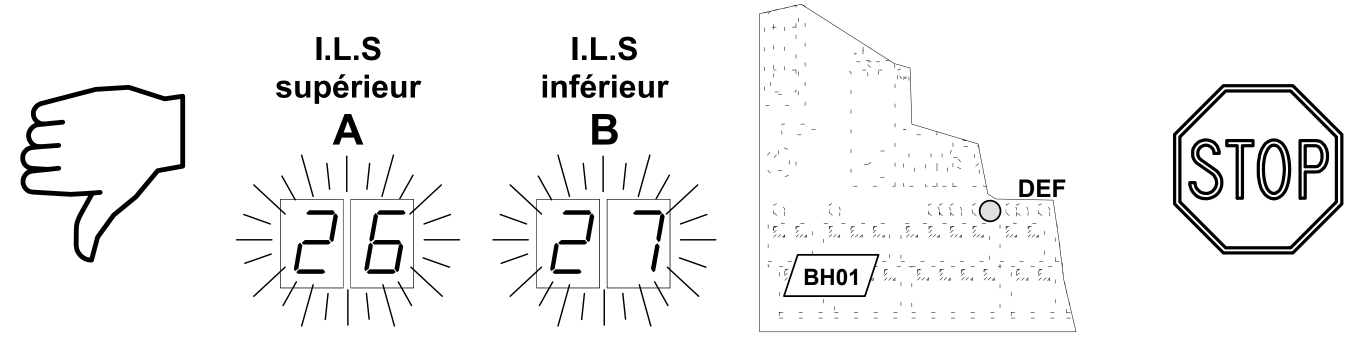


Figure 13 Conséquences d'une obturation de durée excessive d'un faisceau du capteur lors du déplacement de la cabine

II.5.4) BOUTON D'ALARME EN CABINE

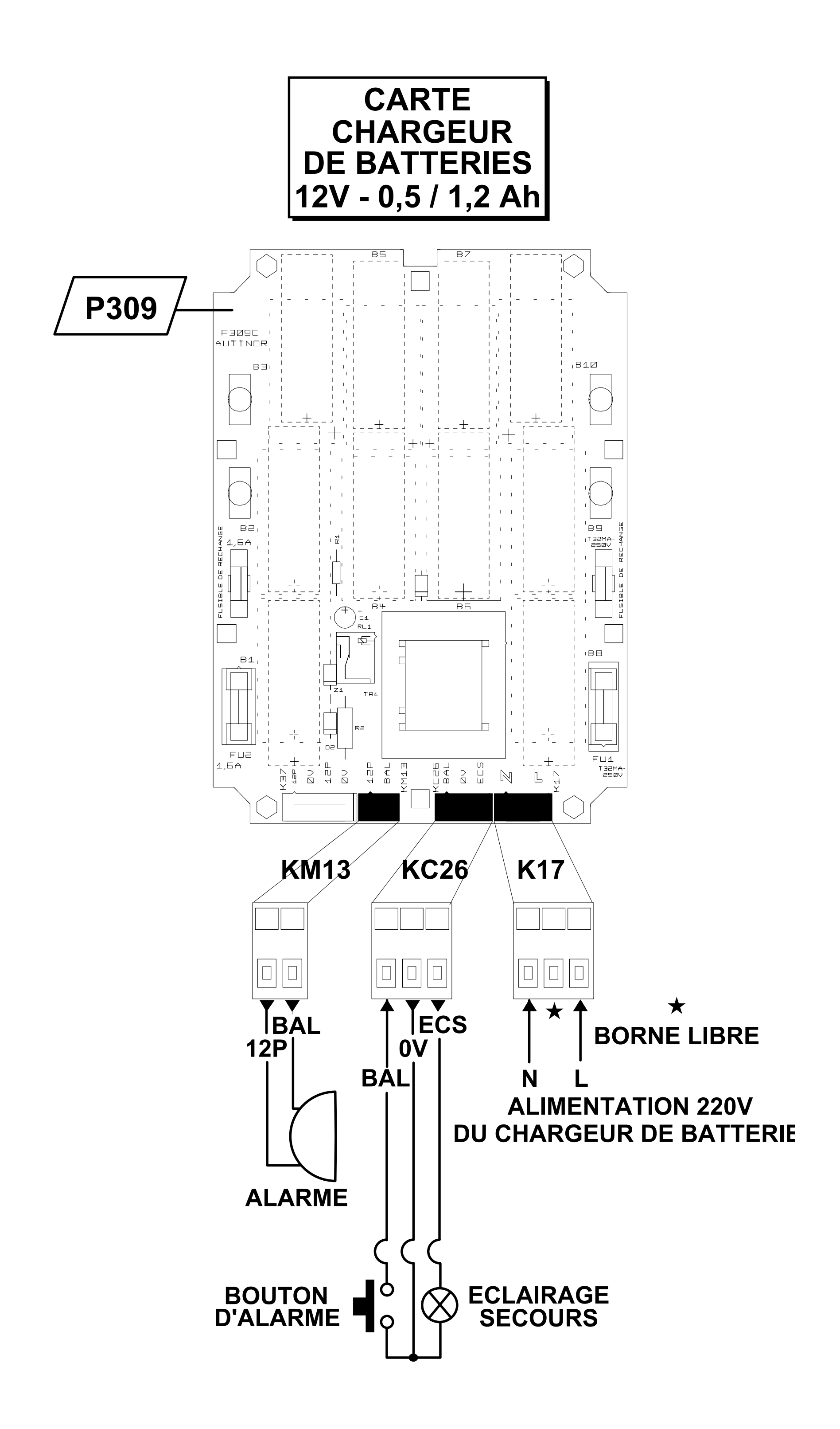
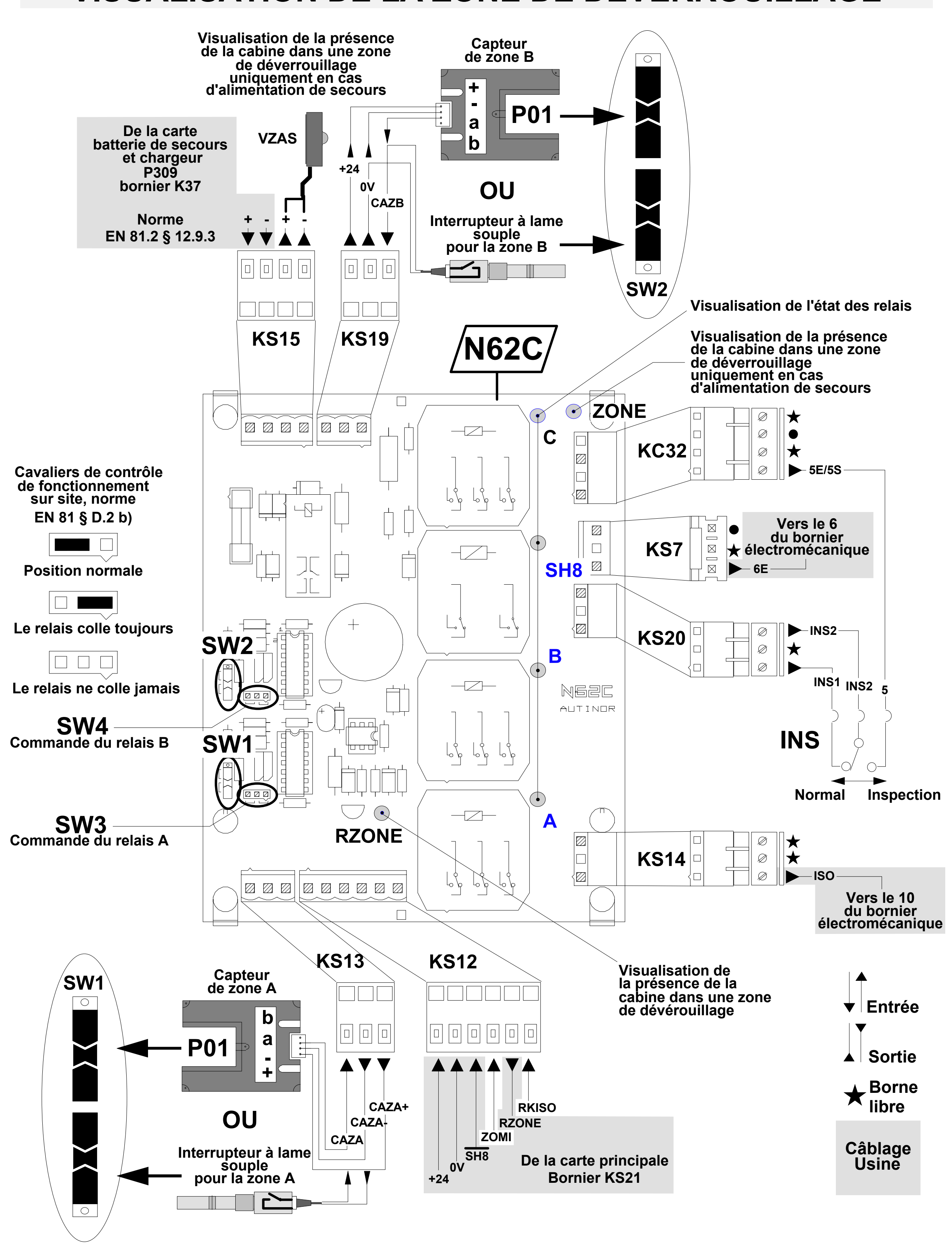


Figure 14 Raccordement du bouton d'alarme

II.5.5) MOUVEMENTS PORTES OUVERTES : PONTAGE DES SECURITES DE PORTES VISUALISATION DE LA ZONE DE DEVERROUILLAGE



II.5.6) BOUTON D'ARRET EN CABINE

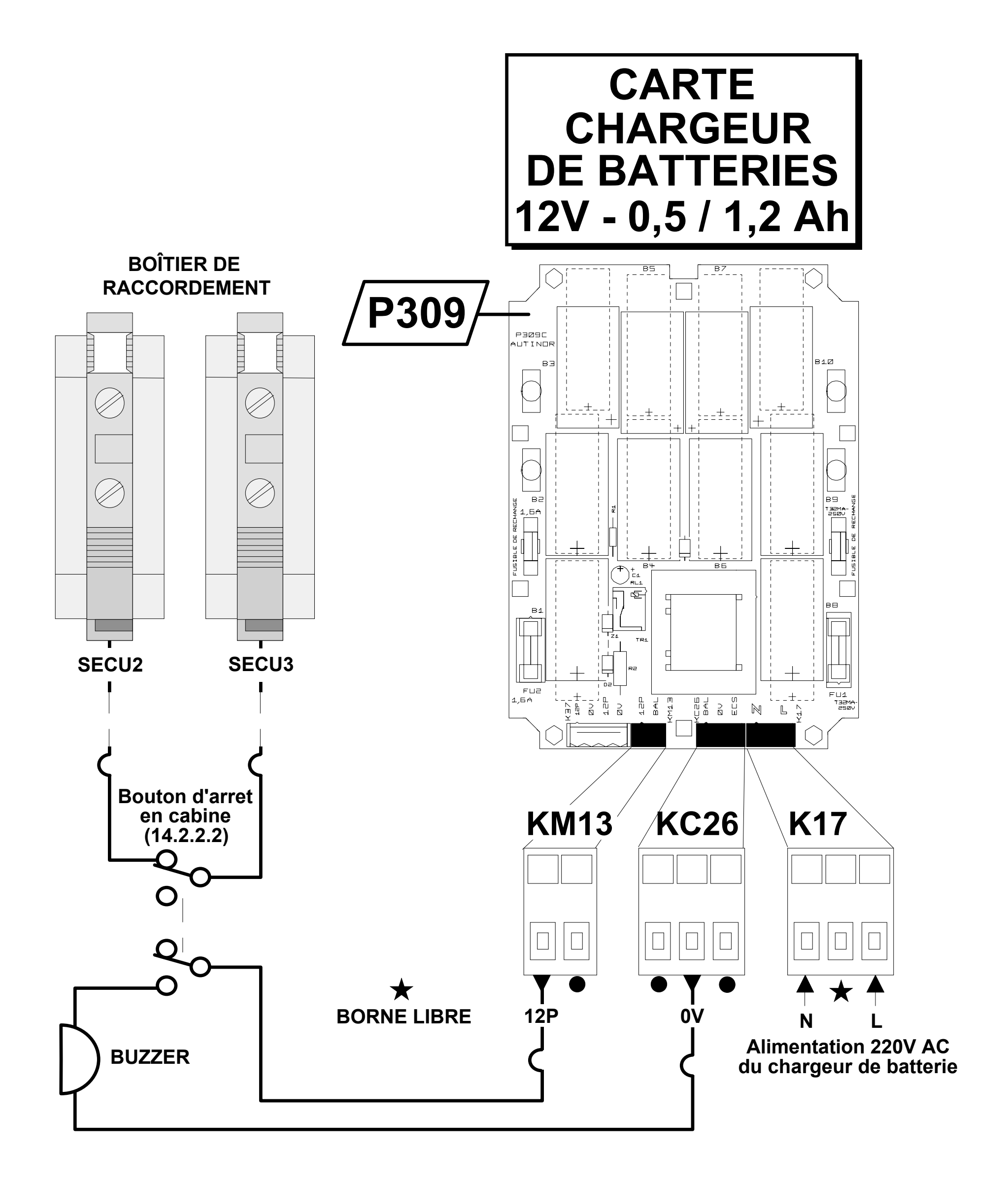


Figure 15 Raccordement du bouton d'arret en cabine

II.5.7) GONG EN CABINE (1/2)

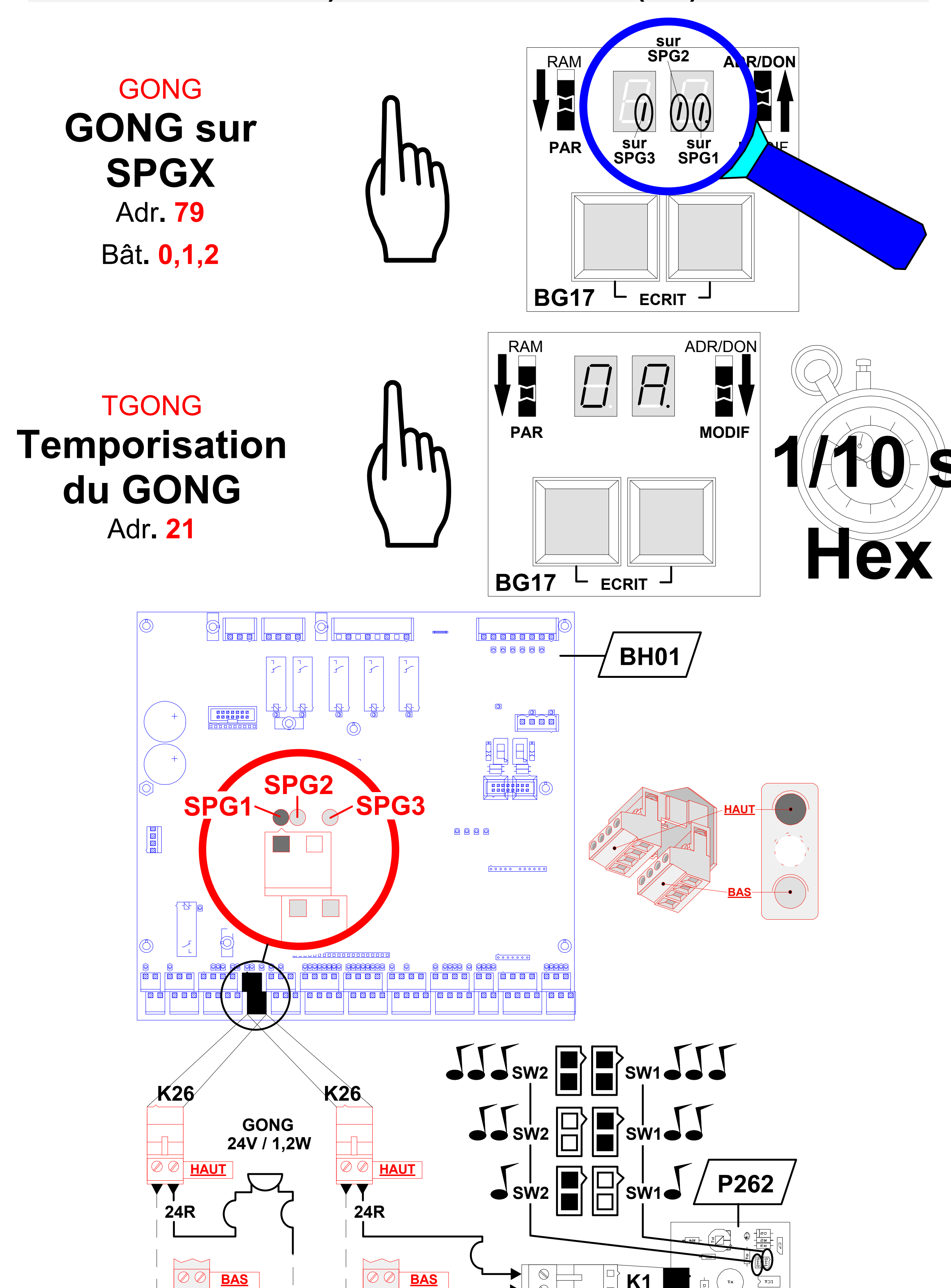
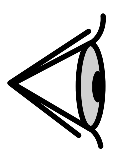
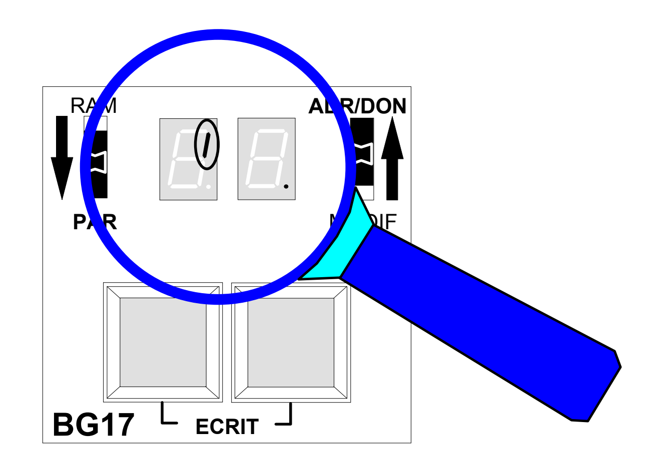


Figure 16 Connexion du gong en cabine

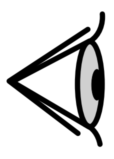
GONG EN CABINE (2/2)







GONG
GONG
Adr. **15**
Bât. **6**



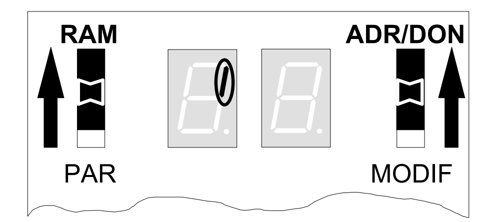
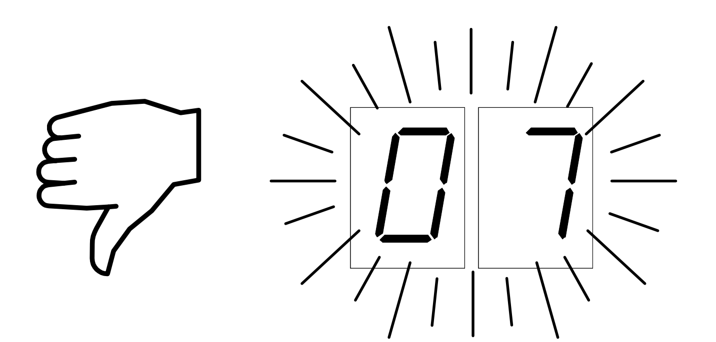
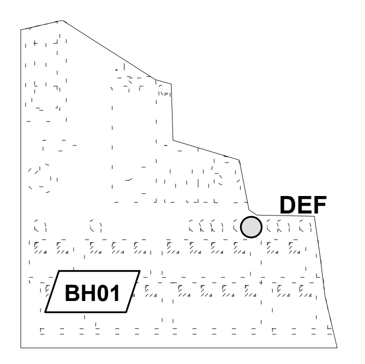


Figure 17 Visualisation de l'état du gong





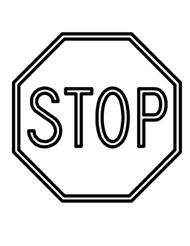
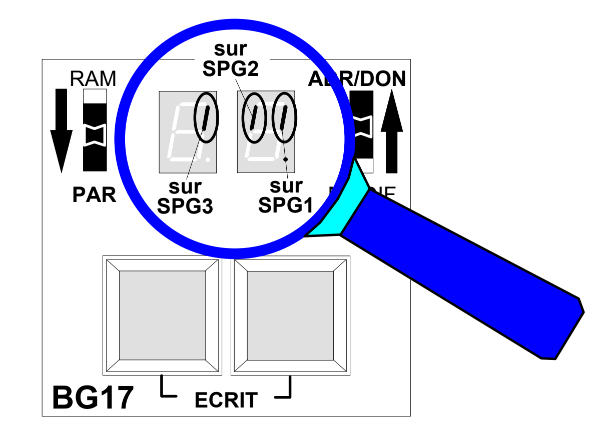


Figure 18 Conséquences d'une erreur de programmation des sorties SPG1, SPG2 et SPG3 (plusieurs fonctions à la même sortie physique)

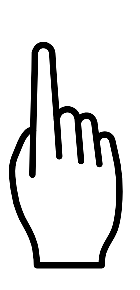
II.5.8) CAME MOBILE DE DEVEROUILLAGE (1/2)

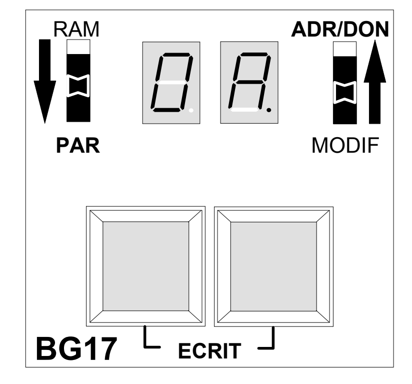
CAM
CAMe sur SPGZ
Adr. **7B**
Bât. **4,5,6**





TFR8
Temporisation de Filtrage des Rebonds sur le 8
Adr. **45**







1/100 s
Hex

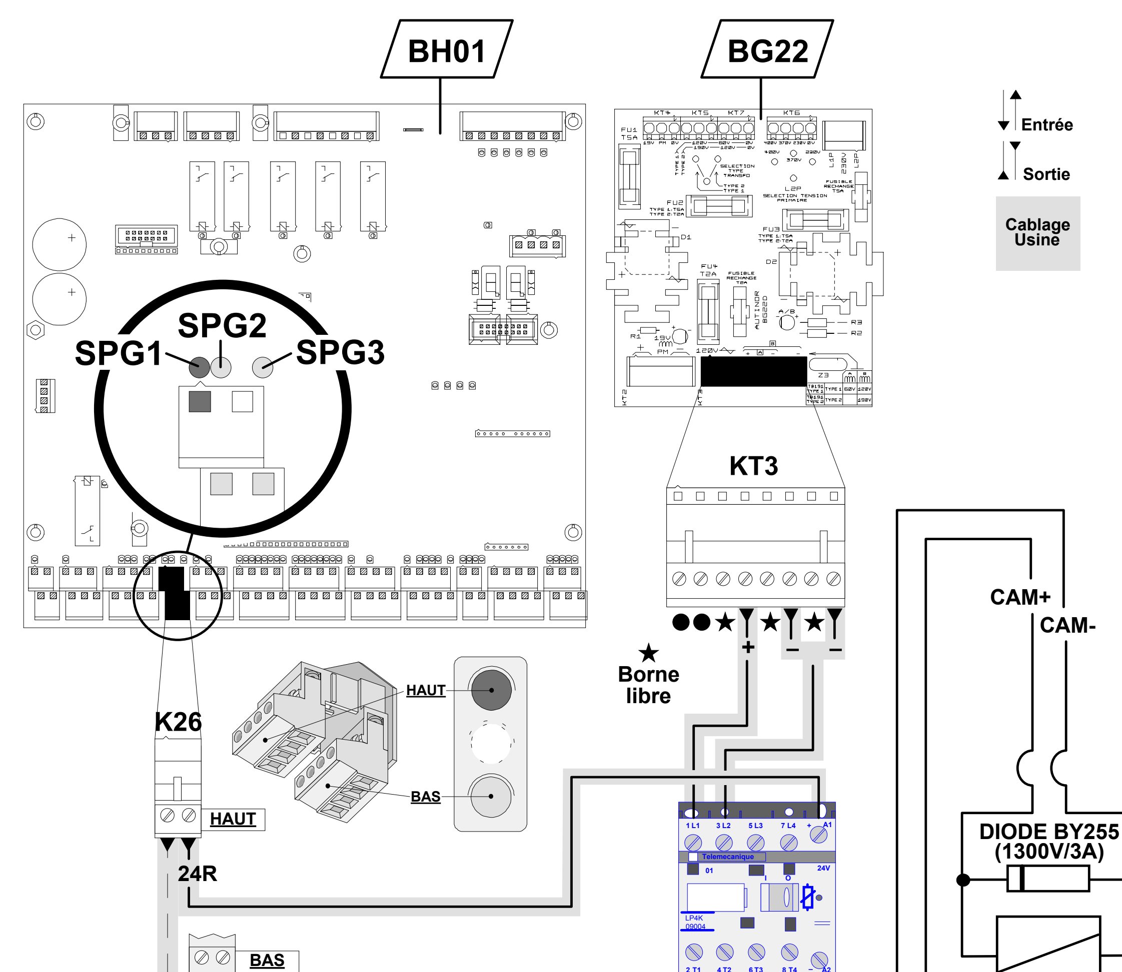
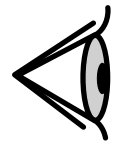


Figure 19
Connexion de la « Came mobile de déverrouillage »

CAME MOBILE DE DEVEROUILLAGE (2/2)

CAM
CAMe
Adr. **13**
Bât. **3**



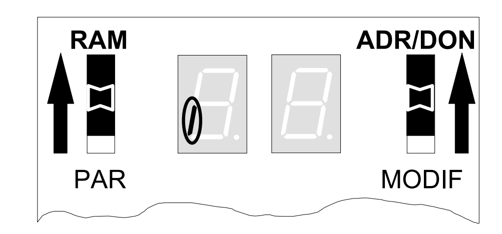
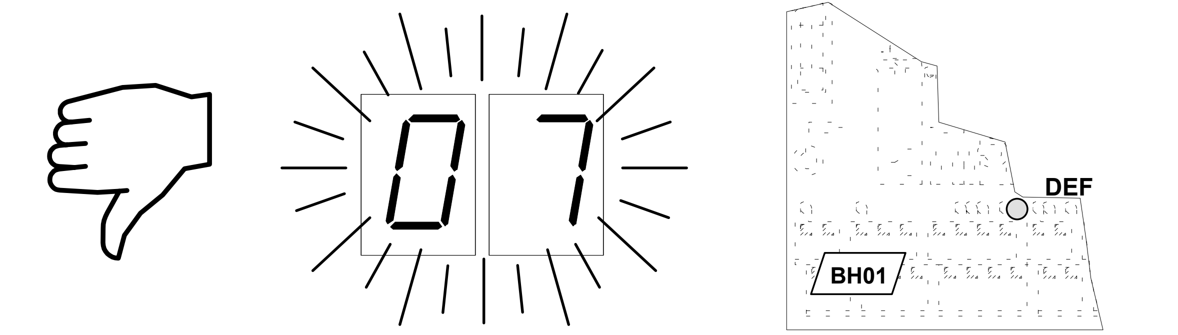


Figure 20 Visualisation de l'état de la sortie « Came »

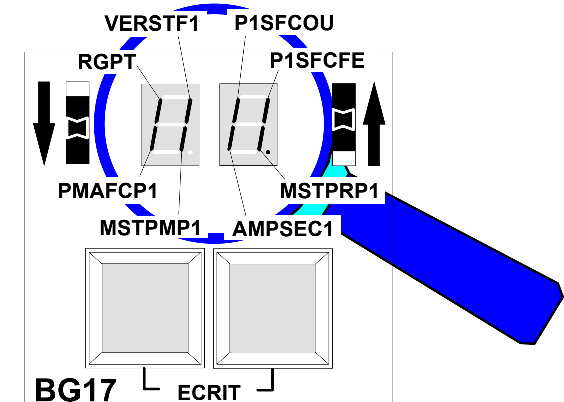


STOP

Figure 21 Conséquences d'une erreur de paramétrage des sorties SPG1, SPG2 et SPG3 (plusieurs fonctions à la même sortie physique)

II.5.9) OPERATEUR DE PORTE AUTOMATIQUE

Méca1
Caractéristiques MECAniques de la porte 1
Adr. **40**
Bât. **0 à 7**



BH01
FCFE1
COI1
FF1
FCOU1
CS1/
HAUT
BAS
CS1
REOUVERTURE PAR CONTACT NORMALEMENT FERME (Ex: Cellule)
FCFE1
CONTACT DE FIN DE COURSE EN FERMETURE
FCOU1
CONTACT DE FIN DE COURSE EN OUVERTURE
0V
FF1
FERMETURE ACCELEREE
COI1
REOUVERTURE PAR CONTACT NORMALEMENT OUVERT (Ex: Bouton de réouverture)
VT1 UT1 WT1
P253
KA13
M 1 Vit 3 ~
MOTEUR DE L'OPERATEUR DE PORTE

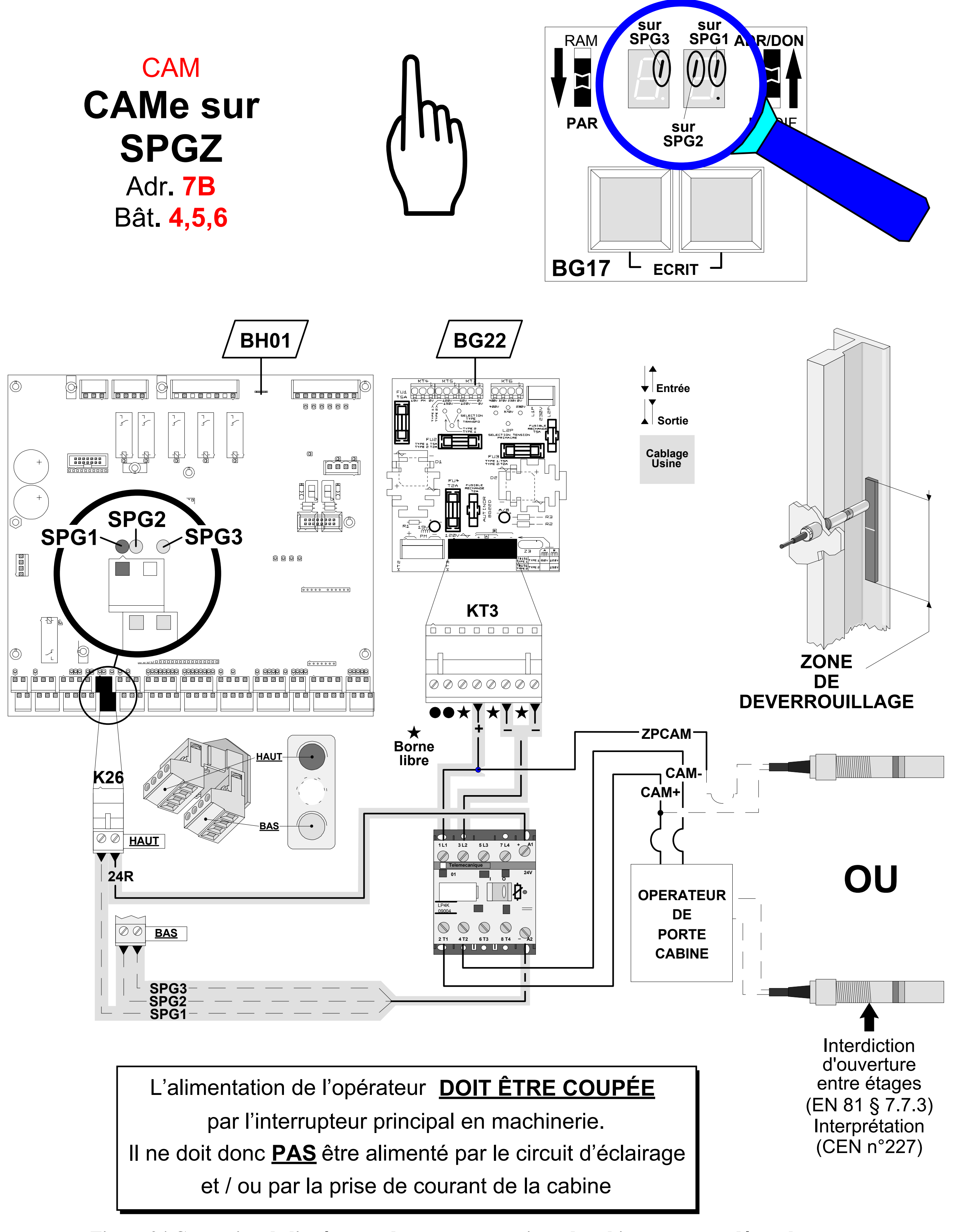
Figure 22 Connexion des contact de l'« Opérateur de porte automatique »

Pauto1
Porte AUTOmatique N°1
Adr. **0F**
Bât. **0 à 4**

FF1
RAM
ADR/DON
PAR
CS1
FCOU1
MODIF
COI1
FCFE1

Figure 23 Visualisation de l'état des contact de l'« Opérateur de porte automatique »

II.5.10) OPERATEUR DE PORTE AUTOMATIQUE « COMMANDE PAR LA CAME »



L'alimentation de l'opérateur **DOIT ÊTRE COUPÉE** par l'interrupteur principal en machinerie.
Il ne doit donc **PAS** être alimenté par le circuit d'éclairage et / ou par la prise de courant de la cabine

Figure 24 Connexion de l'opérateur de porte automatique de cabine « commandé par la came »

II.5.11) ONDULEUR DE PORTE (OP06)

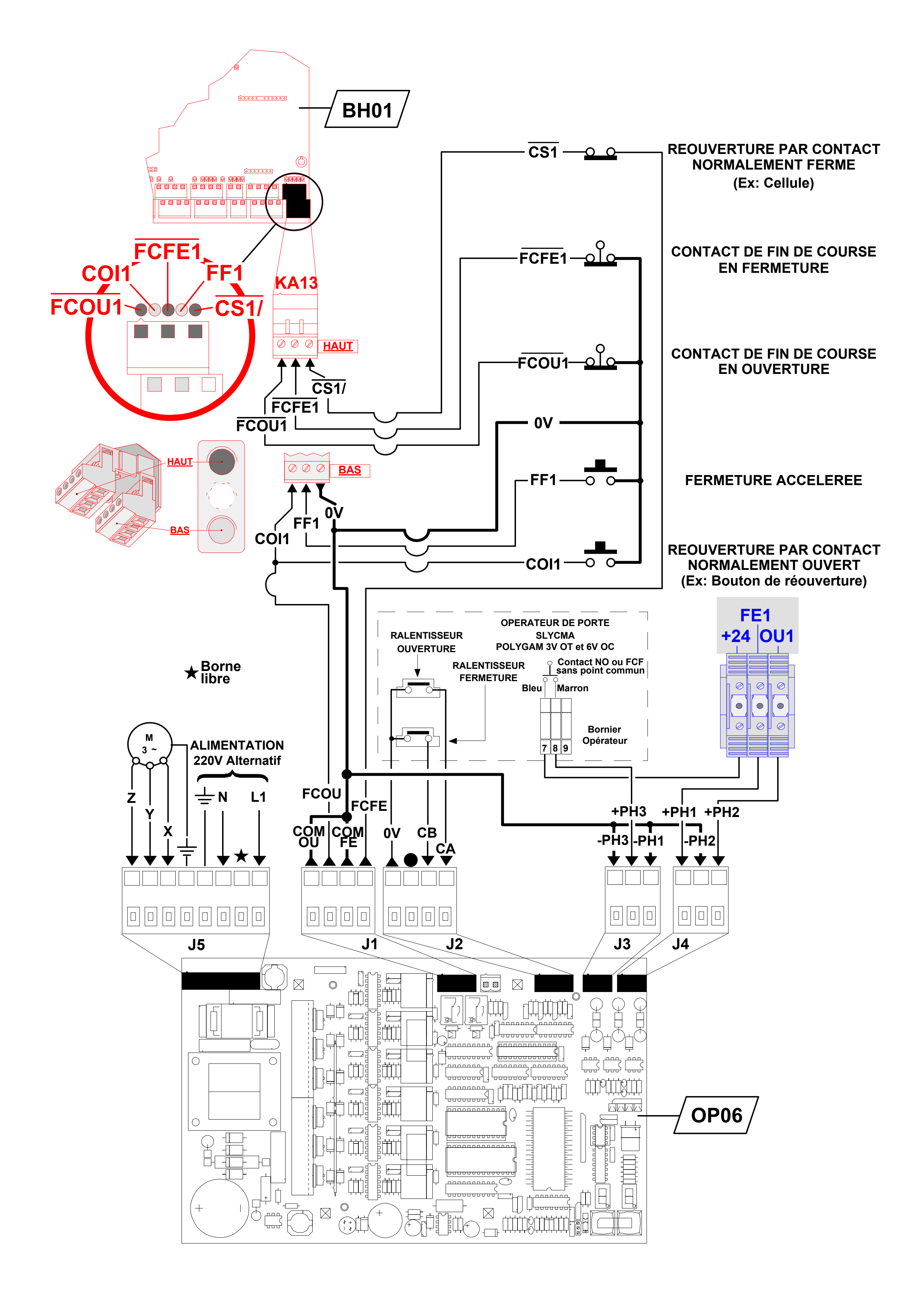


Figure 25 Raccordement de l'onduleur de porte OP06

II.5.12) ONDULEUR DE PORTE (OP11)

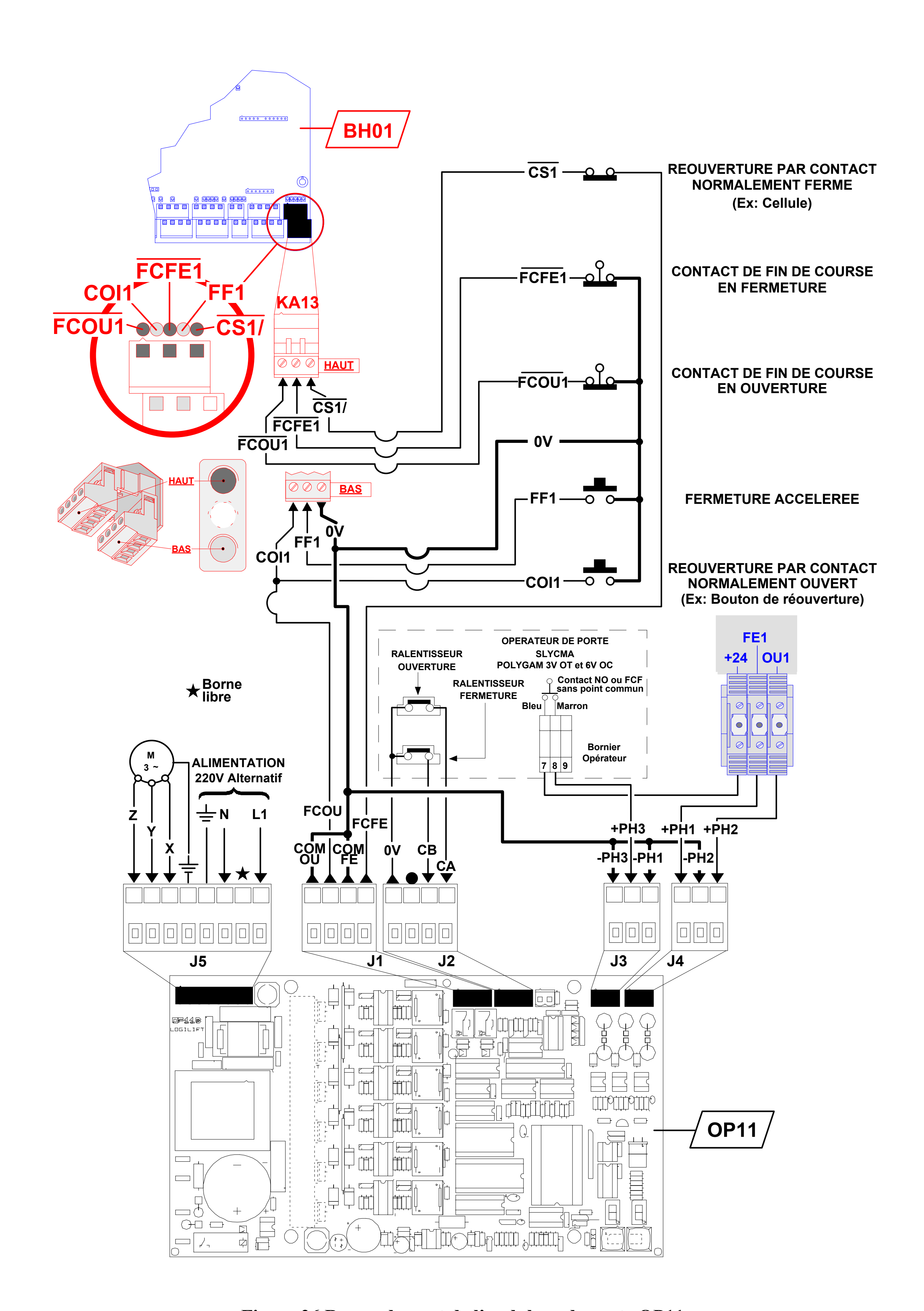


Figure 26 Raccordement de l'onduleur de porte OP11

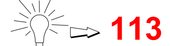
II.5.13) REPETITEUR DE POSITION EN CABINE (1/5) MODELE ID30

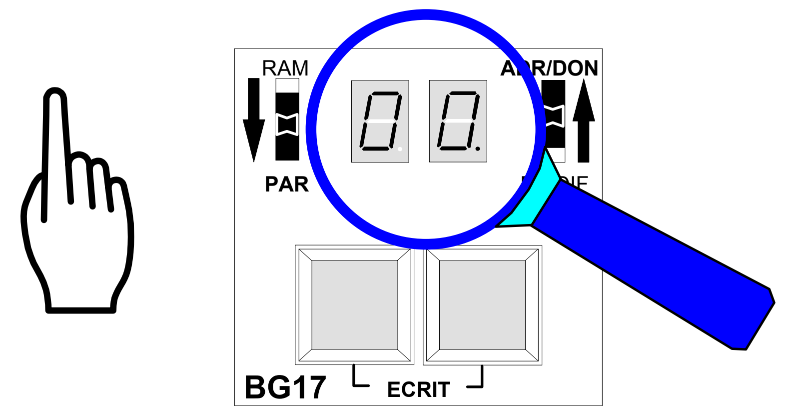
REPTxx

REPéTiteur au niveau xx

Adr. **28** à **2f**

A programmer si nécessaire.
Les codes de signalisation vous sont fournis avec les afficheurs.


113



ID 30

BH01

CREP

CREP
0V
24R

MONTAGE EN FOND DE BOîTE
ou
MONTAGE EN FACE AVANT

CREP
0V
24R

CP24

HAUT

BAS

HAUT

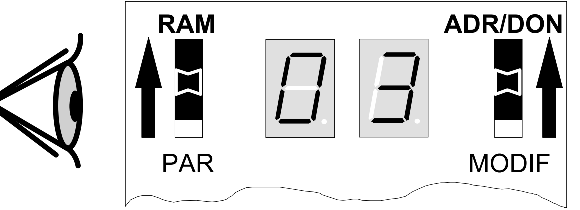
CREP 24R
0V

Figure 1 Connexion du répétiteur de position en cabine modèle ID 30

PosLog

POSition LOGique de l'appareil

Adr. **24**



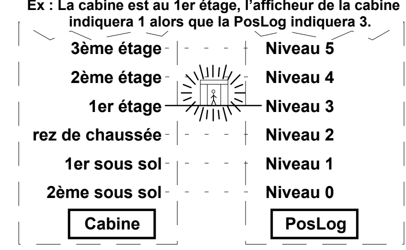


Figure 2 Visualisation de la « Position logique »

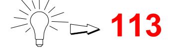
II.5.14) REPETITEUR DE POSITION EN CABINE (2/5) MODELE ID 50 1

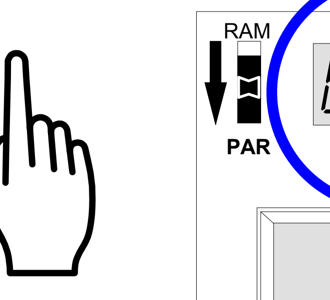
REPTxx

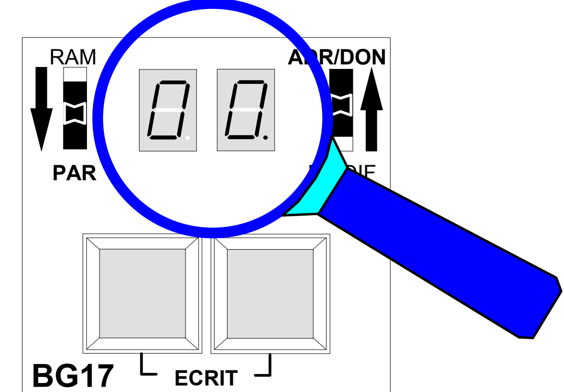
REPéTiteur au niveau xx

Adr. **28 à 2f**

A programmer si nécessaire.
Les codes de signalisation vous sont fournis avec les afficheurs.


113





CREP

BH01

ID 50-1

CREP
0V
24R

MONTAGE EN FOND DE BOîTE
ou
MONTAGE EN FACE AVANT

CREP
0V
24R

CP24

HAUT

BAS

HAUT

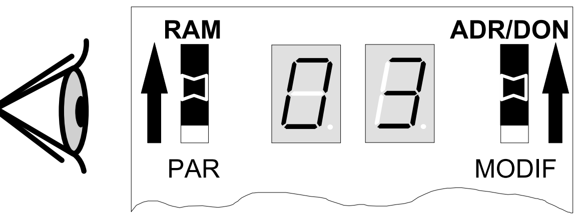
CREP 24R
0V

Figure 3 Connexion du répétiteur de position en cabine modèle ID 50 1

PosLog

POSition LOGique de l’appareil

Adr. **24**



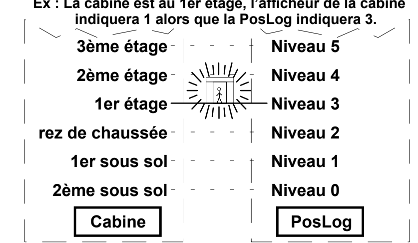


Figure 4 Visualisation de la « Position logique »

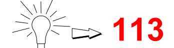
II.5.15) REPETITEUR DE POSITION EN CABINE (3/5) MODELE ID 50

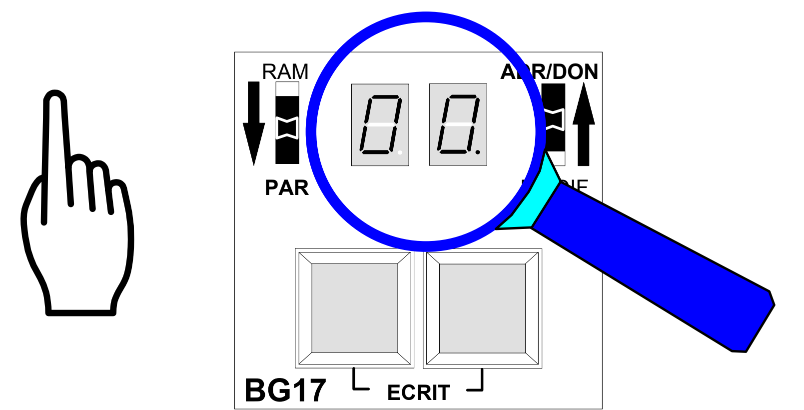
REPTxx

REPéTiteur au niveau xx

Adr. **28 à 2f**

A programmer <u>si nécessaire</u>.
Les codes de signalisation vous sont fournis avec les afficheurs.


113



CREP

BH01

ID 50

24R
0V
CREP

MONTAGE EN FOND DE BOîTE

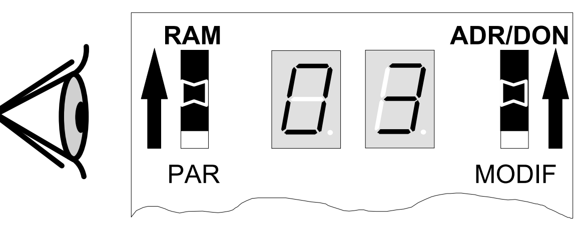
CP24
HAUT
BAS
CREP 24R
0V

Figure 5 Connexion du répétiteur de position en cabine modèle ID 50

PosLog

POSition LOGique de l'appareil

Adr. **24**



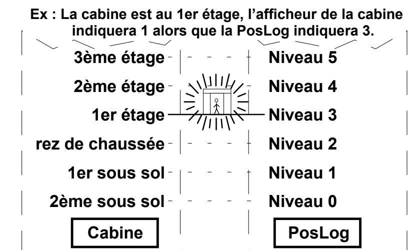


Figure 6 Visualisation de la « Position logique »

II.5.16) REPETITEUR DE POSITION ET FLECHES EN CABINE MODELE IDFL 30/50 (4/5)

REPTxx

REPéTiteur au niveau xx

Adr. **28 à 2f**

A programmer si nécessaire.
Les codes de signalisation vous sont fournis avec les afficheurs.

113

RAM ADR/DON PAR BG17 ECRIT

BH01

IDFL 30 / 50

24R 0V CREP FD FM

MONTAGE EN FOND DE BOîTE ou MONTAGE EN FACE AVANT

CREP FM FD CP24 CP25 HAUT BAS 24R 0V

Figure 7 Connexion du répétiteur de position en cabine modèle IDFL 30/50

PosLog

POSition LOGique de l'appareil

Adr. **24**

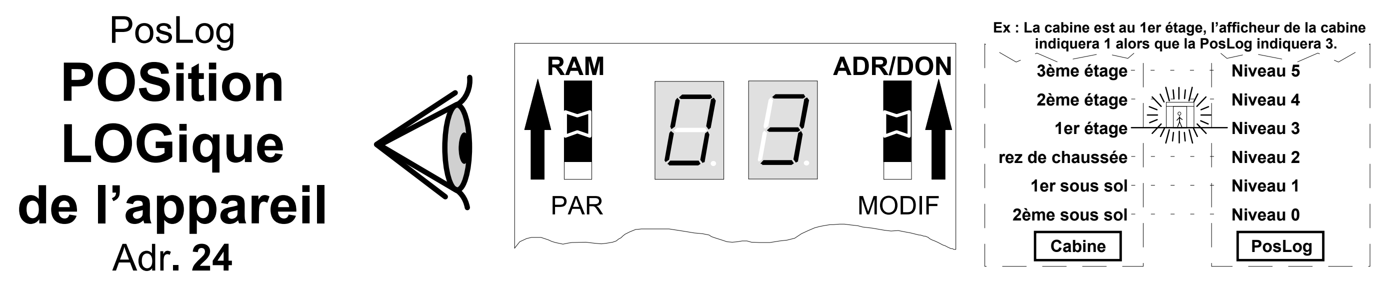


Figure 8 Visualisation de la « Position logique »

II.5.17) FEUILLE DE PROGRAMMATION STANDARD

Niveaux	Adresses associées
15	37
14	36
13	35
12	34
11	33
10	32
9	31
8	30
7	2F
6	2E
5	2d
4	2C
3	2b
2	**2A**
1	29
0	28

Caractère à afficher sur l'indicateur	Code de programmation associé
0	00
1	01
2	02
3	03
4	04
5	05
6	06
7	07
8	08
9	09
10	0A
11	0b
12	0C

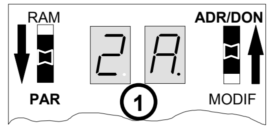
Caractère à afficher sur l'indicateur	Code de programmation associé
13	0d
14	0E
15	0F
16	10
17	11
18	12
19	13
-0	14
-1	15
-2	16
-3	17
-4	18
-5	19

Caractère à afficher sur l'indicateur	Code de programmation associé
ES	1A
RJ	1b
RC	**1C**
RH	1d
RB	1E
SS	1F
P0	20
P1	21
P2	22
P3	23
RS	24
ME	25

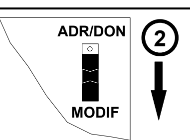
Exemple : **CONFIGURATION D'UNE INSTALLATION X NIVEAUX DONT 2 SOUS-SOL.**

Si au Niveau **2** - Rez de chaussée (Adresse **2A**), on désire afficher « **RC** », il suffit de programmer **1C** au niveau du paramètre adresse **2A** (REPTxx : REPéTiteur au niveau xx).

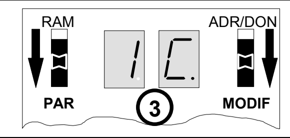
❶ Sélectionner l'adresse **2A** correspondant au niveau **2** à l'aide des boutons poussoirs



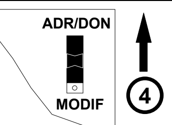
❷ 1 seconde après, une valeur s'affiche, si cette valeur vous convient (à savoir dans notre exemple **1C**) ne changer rien sinon basculer l'interrupteur **ADR/DON** - **MODIF** sur **MODIF**



❸ Modifier cette valeur de façon à obtenir **1C** afin d'afficher « **RC** » au niveau **2**.
Valider la nouvelle valeur par pression simultanée des boutons poussoirs.



❹ Rebasculer l'interrupteur **ADR/DON - MODIF** sur **ADR/DON**
La nouvelle donnée est mémorisée.



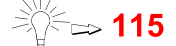
II.5.18) REPETITEUR DE POSITION ET FLECHES A MESSAGE DEFILANT EN CABINE MODELE IDFL 30/50 MD

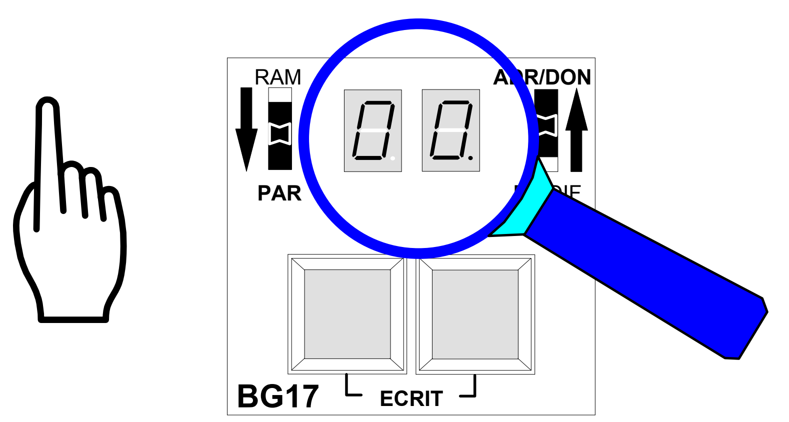
REPTxx

REPéTiteur au niveau xx

Adr. **28** à **2f**

A programmer si nécessaire.
Les codes de signalisation vous sont fournis avec les afficheurs.


115



BH01

IDFL 30 / 50 MD

24R
0V
CREP

CREP

MONTAGE EN FOND DE BOîTE
ou
MONTAGE EN FACE AVANT

24R

CP24
HAUT
BAS
CREP 24R
0V

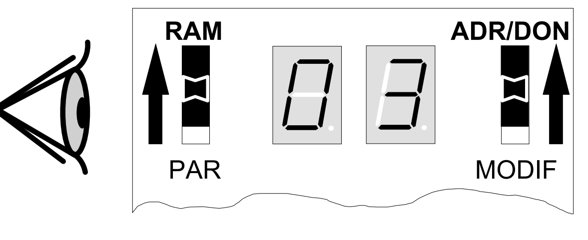
CREP
0V
24R

Figure 9 Connexion du répétiteur de position en cabine modèle IDFL 30/50 MD

PosLog

POSition LOGique de l'appareil

Adr. **24**



Ex : La cabine est au 1er étage, l'afficheur de la cabine indiquera 1 alors que la PosLog indiquera 3.

Cabine	PosLog
3ème étage	Niveau 5
2ème étage	Niveau 4
1er étage	Niveau 3
rez de chaussée	Niveau 2
1er sous sol	Niveau 1
2ème sous sol	Niveau 0

Figure 10 Visualisation de la « Position logique »

II.5.19) FEUILLE DE PROGRAMMATION POUR AFFICHEURS A MESSAGE DEFILANT

	F	D	G B	S P
Repère du graphisme	MDCREP1	MDCREP3	MDCREP4	MDCREP7
40	⇳ Ø	⇳ Ø	Ø	⇳ Ø
41	⇳ 1	⇳ 1	1	⇳ 1
42	⇳ 2	⇳ 2	2	⇳ 2
43	⇳ 3	⇳ 3	3	⇳ 3
44	⇳ 4	⇳ 4	4	⇳ 4
45	⇳ 5	⇳ 5	5	⇳ 5
46	⇳ 6	⇳ 6	6	⇳ 6
47	⇳ 7	⇳ 7	7	⇳ 7
48	⇳ 8	⇳ 8	8	⇳ 8
49	⇳ 9	⇳ 9	9	⇳ 9
4A	⇳ 1 Ø	⇳ 1 Ø	1Ø	⇳ 1 Ø
4B	⇳ 1 1	⇳ 1 1	1 1	⇳ 1 1
4C	⇳ 1 2	⇳ 1 2	1 2	⇳ 1 2
4D	⇳ 1 3	⇳ 1 3	1 3	⇳ 1 3
4E	⇳ 1 4	⇳ 1 4	1 4	⇳ 1 4
4F	⇳ 1 5	⇳ 1 5	1 5	⇳ 1 5
50	⇳ 1 6	⇳ 1 6	1 6	⇳ 1 6
51	⇳ 1 7	⇳ 1 7	1 7	⇳ 1 7
52	⇳ 1 8	⇳ 1 8	1 8	⇳ 1 8
53	⇳ 1 9	⇳ 1 9	1 9	⇳ 1 9
54	⇳ - Ø	⇳ - Ø	- Ø	⇳ - Ø
55	⇳ - 1	⇳ - 1	- 1	⇳ - 1
56	⇳ - 2	⇳ - 2	- 2	⇳ - 2
57	⇳ - 3	⇳ - 3	F	⇳ - 3
58	⇳ - 4	⇳ - 4	U B	⇳ - 4
59	⇳ - 5	⇳ - 5	B	⇳ - 5
5A	⇳ E S	⇳ F	E	⇳ E S
5B	⇳ R J	⇳ H	G	⇳ R J
5C	⇳ R C	⇳ U	L G	⇳ R C
5D	⇳ R H	⇳ B	M	⇳ R H
5E	⇳ R B	⇳ E	L B	⇳ R B
5F	⇳ S S	⇳ G	A	⇳ S S
60	⇳ P 0	⇳ K	C	⇳ P 0
61	⇳ **P 1**	⇳ L G	D	⇳ P 1
62	⇳ P 2	⇳ M	B 1	⇳ P 2
63	⇳ P 3	⇳ O G	B 2	⇳ P 3
64	⇳ R S	⇳ P	O S	⇳ R S
65	⇳ M E	⇳ U G	2 Ø	⇳ M E
66	⇳ P 4	⇳ W	2 1	⇳ P 4
67	⇳ P 5	⇳ E G	2 2	⇳ P 5
68	⇳ P 6	⇳ D G	2 3	⇳ P 6
69	⇳ P 7	⇳ S G		⇳ P 7
6A	⇳ P 8	⇳ U 1		⇳ P 8
6B	⇳ P 9	⇳ U 2		⇳ P 9
6C	⇳ 2 Ø	⇳ O 1		⇳ 2 Ø
6D	⇳ 2 1	⇳ O 2		⇳ 2 1
6E	⇳ 2 2	⇳ O 3		⇳ 2 2
6F	⇳ 2 3	⇳ O 4		⇳ 2 3
70				
71				
72	HORS SERVICE	AUSSER BETRIEB	OUT OF SERVICE	SIN SERVICIO
73	SERVICE INCENDIE	BRANDFALLSTEUERUNG	FIRE CONTROL	BOMBEROS
74	CABINE RESERVEE	SONDERFAHRT	SPECIAL SERVICE	PRIORIDAD CABINA
75	LIBRE	MDCREP3-P: IN BETRIEB MDCREP3-C: ÜBERLAST	IN SERVICE	ELECTRA VITORIA

Table 1 Graphismes affichés sur un indicateur de niveau à messages défilants en fonction de la version de programme

II.5.20) FLECHES DE SENS EN CABINE MODELE FL30 / 50

FLCLIG
Flèches CLIGnotantes
Adr. **08**
Bât. **5**

RAM
PAR
ADR/DON
BG17
ECRIT

FM FD
BH01
CP24
CP25
HAUT
HAUT
BAS
HAUT
24R
FM
FD
0V

FL 30 / 50

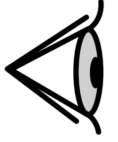
FD
FM
0V
24R

MONTAGE EN FOND DE BOîTE
ou
MONTAGE EN FACE AVANT

FD
FM
0V
24R

Figure 11 Connexion des flèches de sens en cabine modèle FL30 / 50« »

FM & FD
Flèche Montée
et
Flèche Descente
Adr. **15**
Bât. **4 & 5**



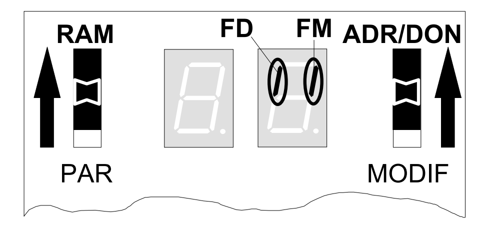
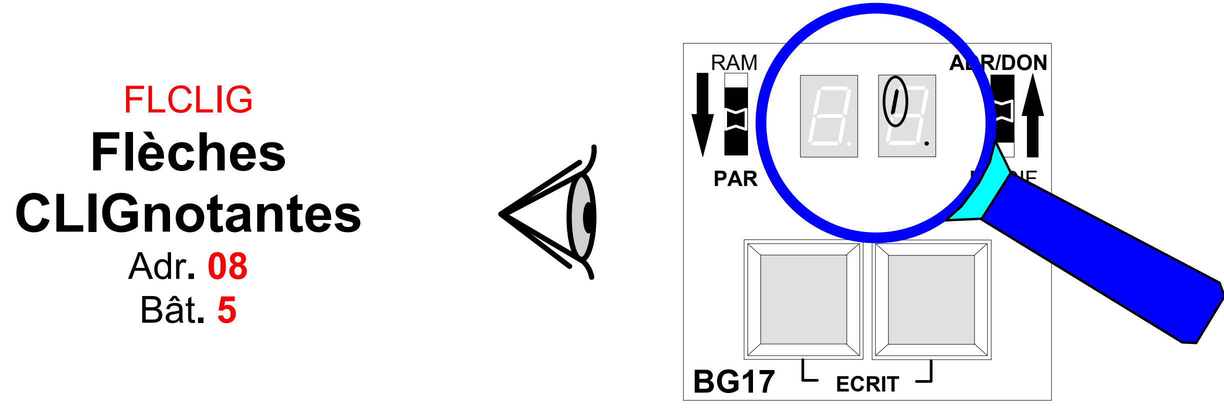


Figure 12 Visualisation de l'état des flèches de sens en cabine modèle FL30 / 50« »

II.5.21) FLECHES DE SENS EN CABINE MODELE AVEC AMPOULES PUISSANCE < OU > 1,2W



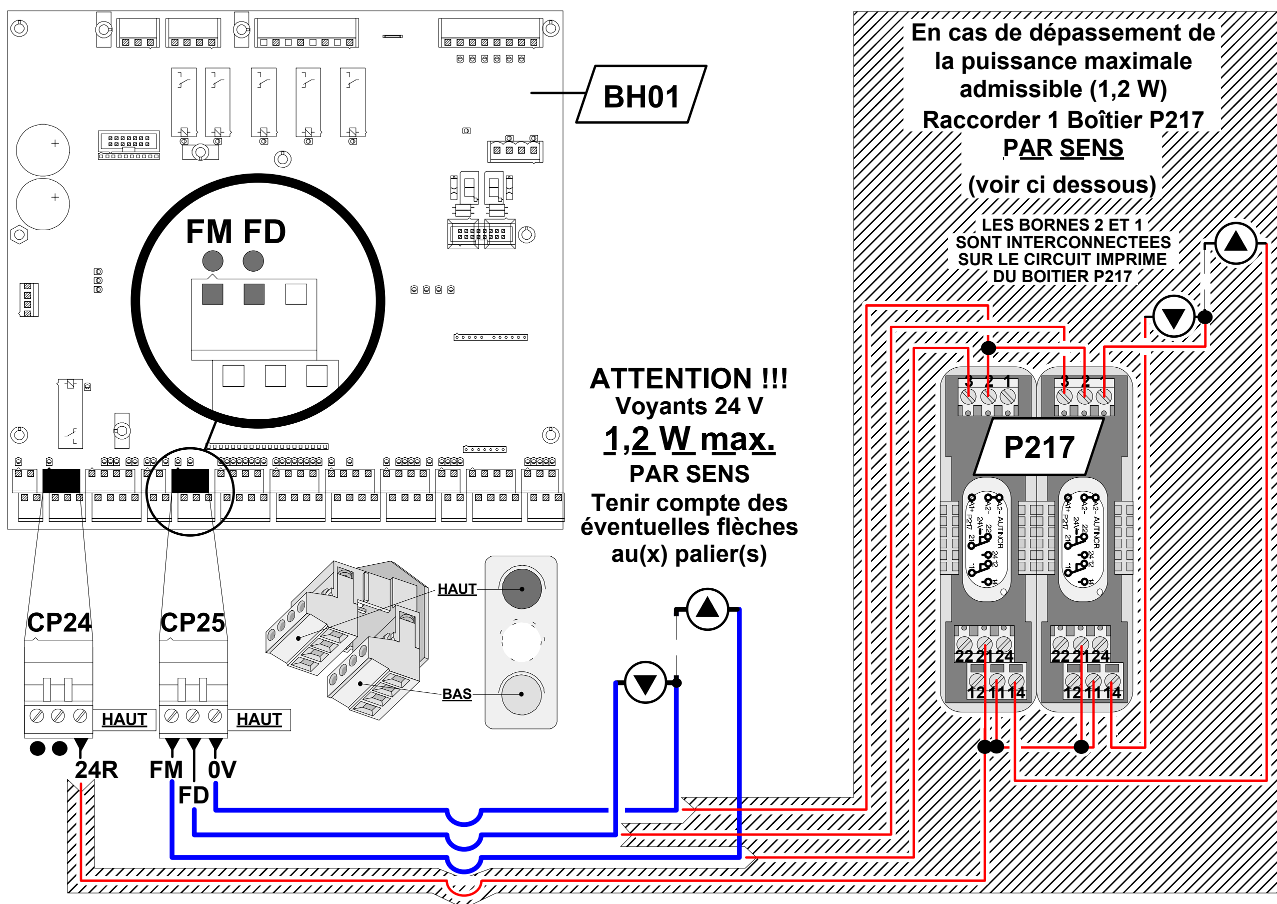


Figure 13 Connexion des flèches de sens en cabine

FM & FD

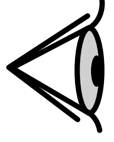
Flèche Montée

et

Flèche Descente

Adr. **15**

Bât. **4 & 5**



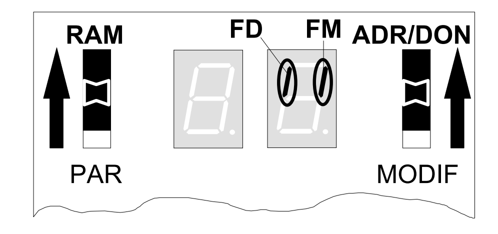


Figure 14 Visualisation de l'état des flèches de sens en cabine

II.5.22) MANOEUVRE D'INSPECTION EN TRACTION (1/2)

BH01

Pontez les bornes 2A et 3 en l'absence de manoeuvre électrique de rappel

INS/ GM GD COI1 FF1

HAUT BAS

FRV2 FRV1

1S 1B 1C 2 2A 3 4 4C 6 8 8A 10

KC23 KA13

PARA

Autres Sécurités Cabine

FREV STOP

HAUT 0V GD GM INS/

BAS COI1 FF1 0V

FE OU

0V GD GM INS

GD GM INS/

Normal Inspection

Figure 15 Connexion des contact de « Manoeuvre d'inspection »

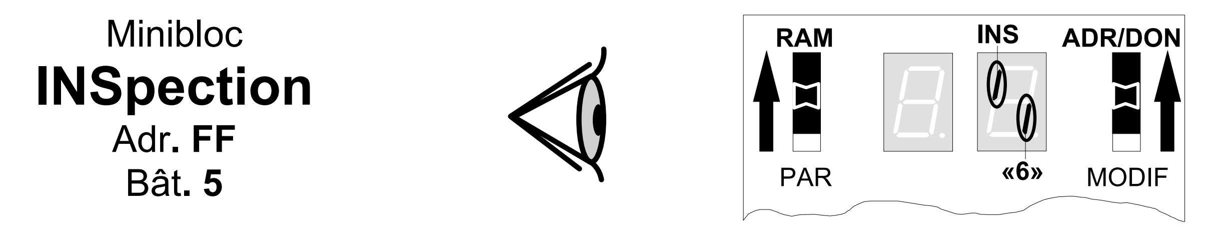


Figure 16 Visualisation de la « Manoeuvre d'inspection »

MANOEUVRE D'INSPECTION EN TRACTION (2/2)

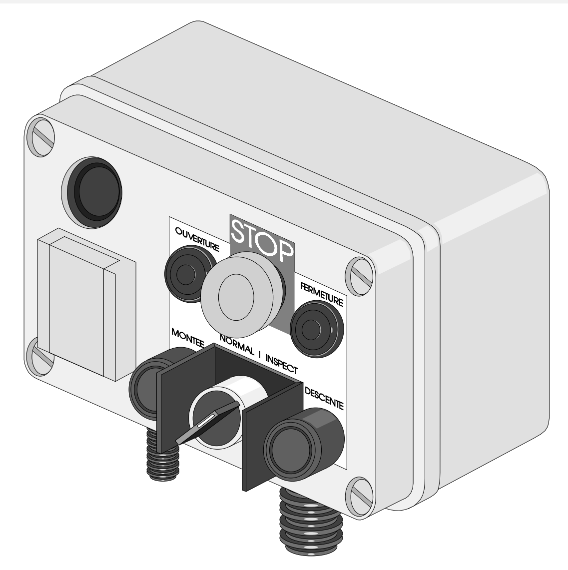
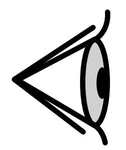


Figure 17 Boîte d'inspection

INS, GM & GD
MANoeuvre d'INSpection
Graissage Montée
Graissage Descente
Adr. **0C**
Bât. **1,2 & 3**



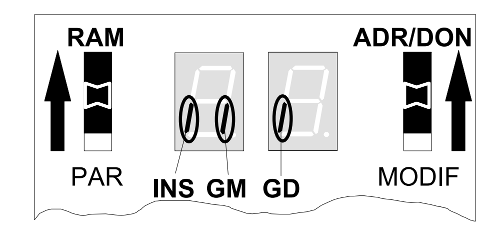
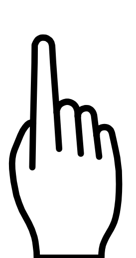


Figure 18 Visualisation de l'état des contact de « Manoeuvre d'inspection »

TINS
Temporisation d'INSpection
Adr. **0D**



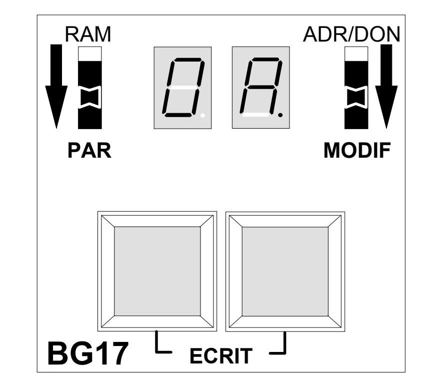




Figure 19 Réglage de la « Temporisation d'inspection »

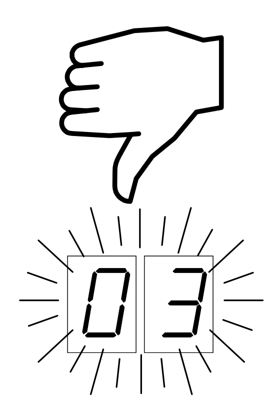


Figure 20 Conséquences d'un mouvement d'inspection trop long

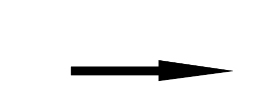
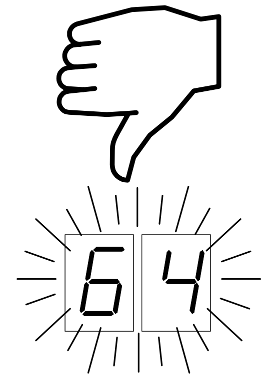
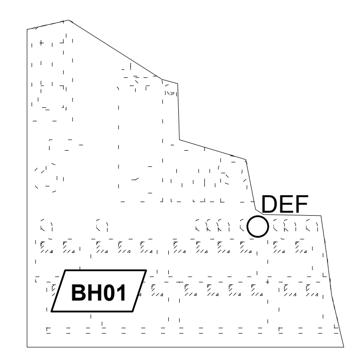


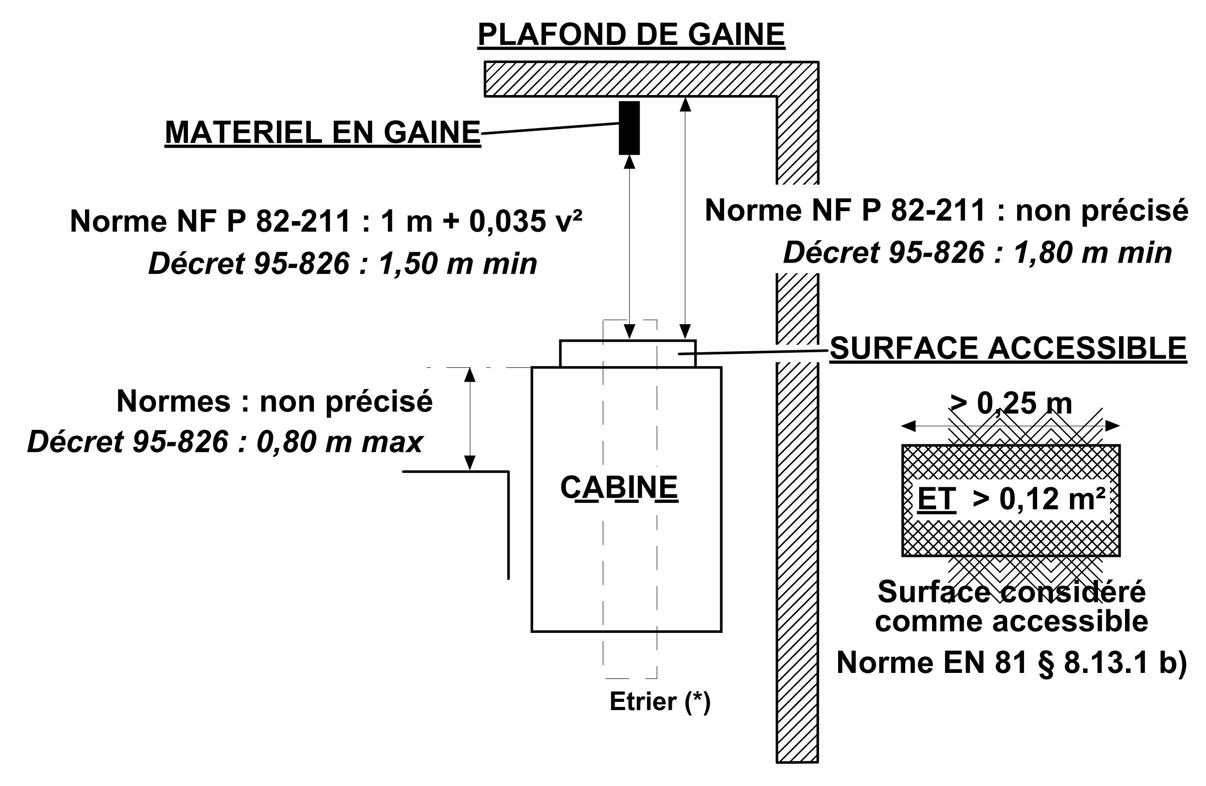
Figure 21 Conséquences de manoeuvres d'inspection et de rappel enclenchées simultanément





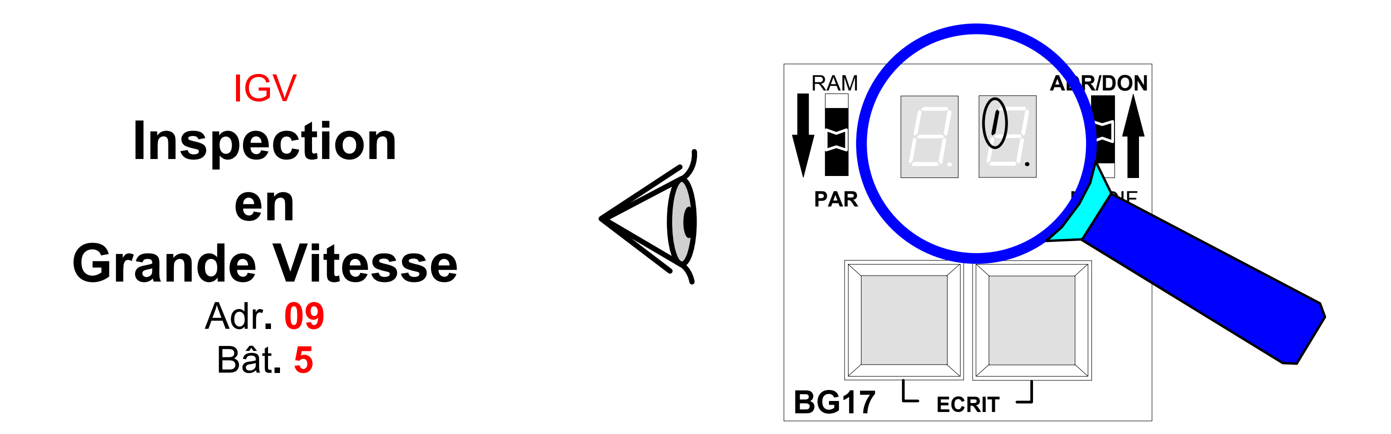
LE DISPOSITIF DE FIN DE COURSE D'INSPECTION

En FRANCE, pour respecter le Code du Travail, modifié par le Décret n° 95-826 du 30 Juin 1995, il est vivement conseillé d'installer **systématiquement** un dispositif de fin de course d'inspection. Les **distances à respecter lors de l'action de ce dispositif de fin de course** sont indiquées ci dessous.



(*) Les traverses supérieures de l'étrier ne sont pas considérées comme surface de travail car elles ne doivent pas être utilisées pendant le déplacement de la cabine (interprétation CEN n° 139)

II.5.23) INSPECTION EN GRANDE VITESSE



EN PROGRAMMANT « IGV », L'APPAREIL DEMARRE <u>INSTANTANNEMENT</u> EN GRANDE VITESSE (GV) EN APPUYANT SUR LES BOUTONS POUSSOIRS « GM » OU « GD »

II.5.24) PLEINE CHARGE (« NON STOP »)

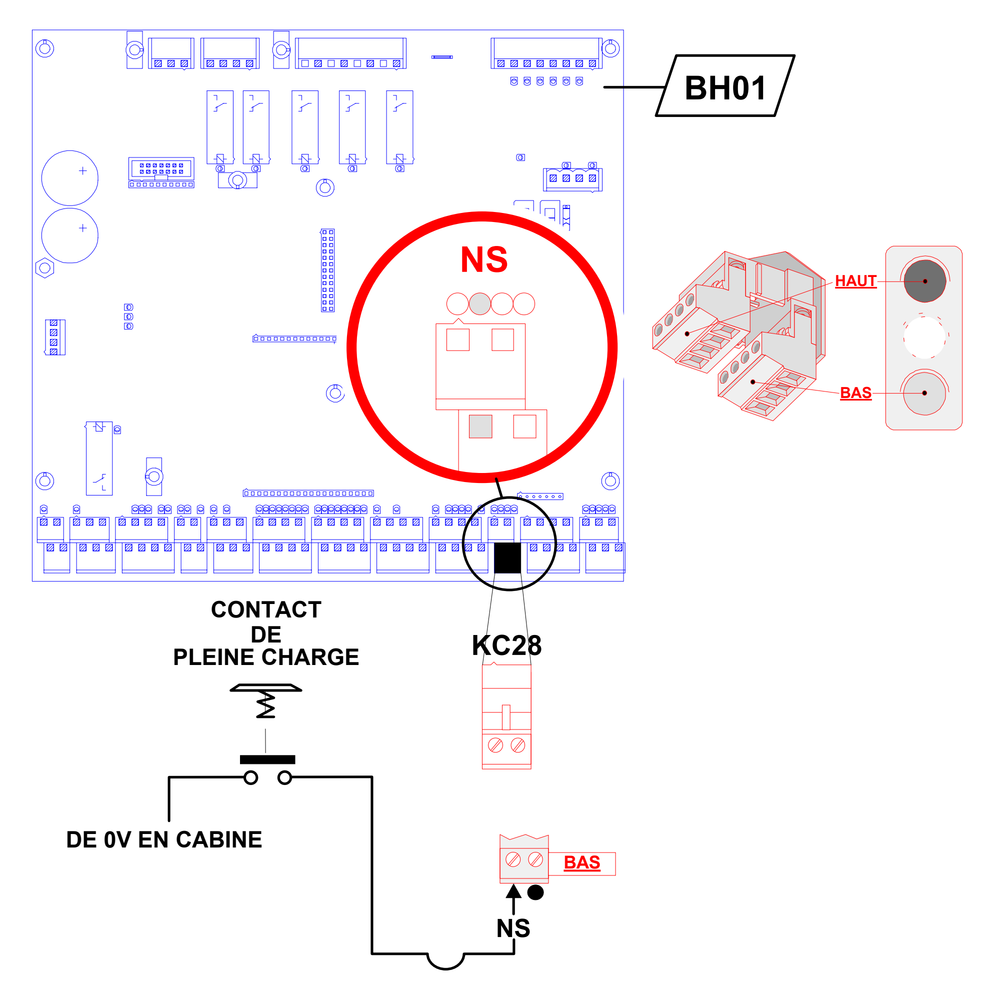


Figure 22 Connexion du contact de « Pleine charge »

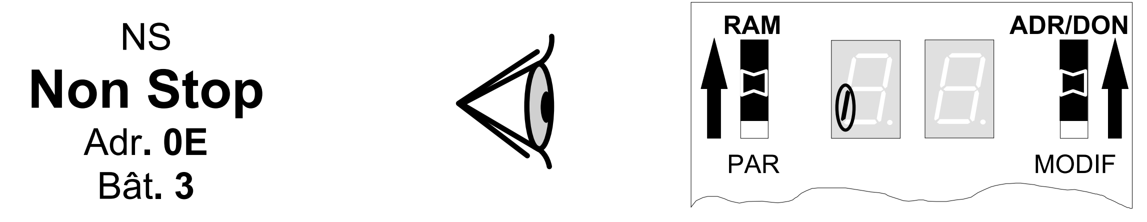


Figure 23 Visualisation de l'état du contact de « Pleine charge »

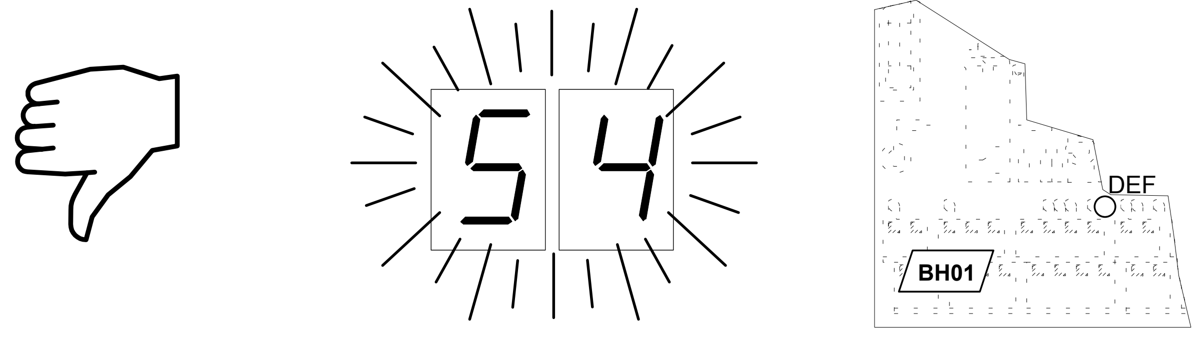


Figure 24 Conséquences de la « Pleine charge »

II.5.25) SURCHARGE DE LA CABINE (1/2)

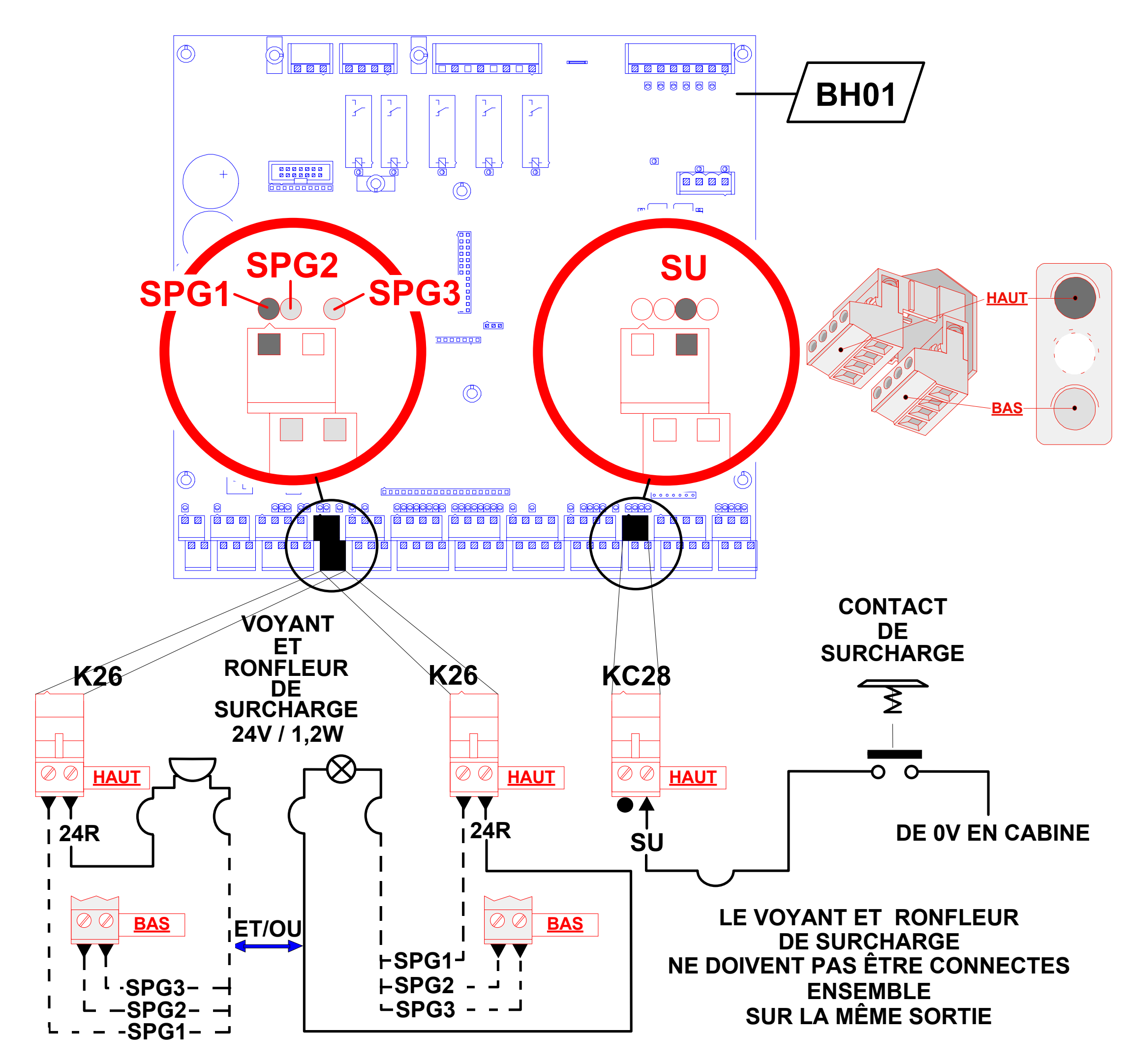


Figure 25 Connexion du contact, voyant et ronfleur de « Surcharge de la cabine »

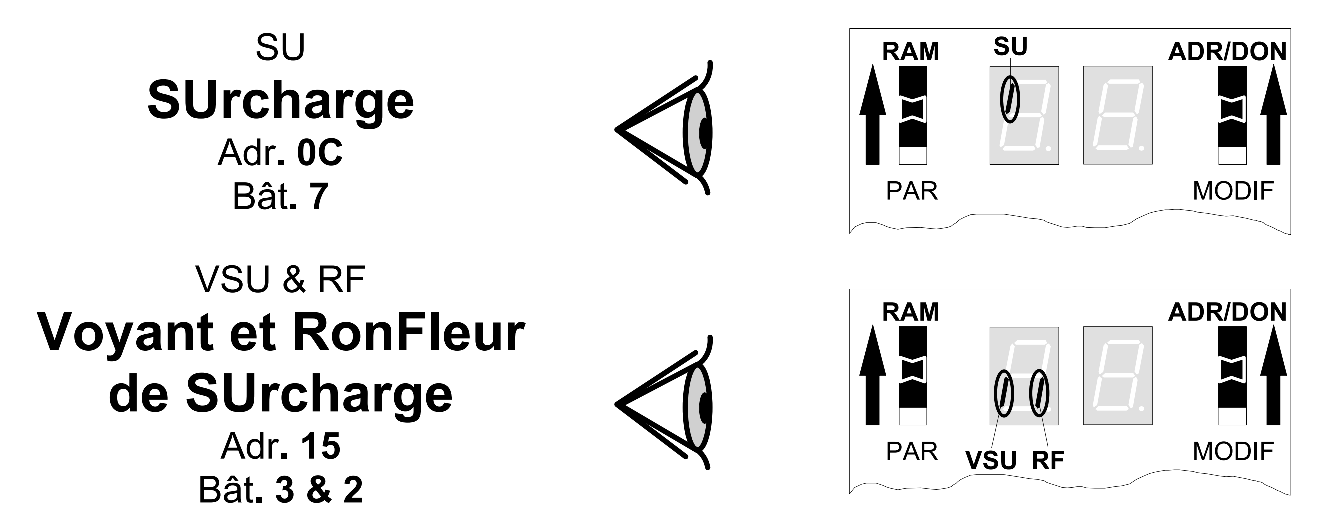
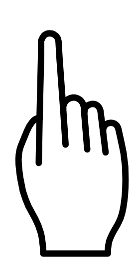


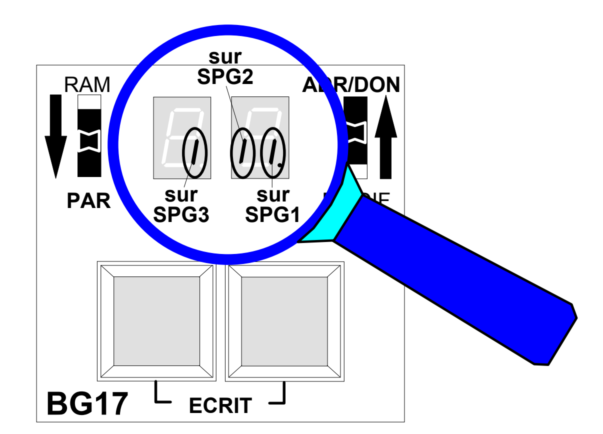
Figure 26 Visualisation du contact, voyant et ronfleur de « Surcharge de la cabine »

SURCHARGE DE LA CABINE (2/2)

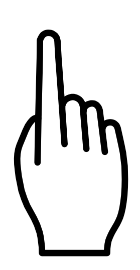


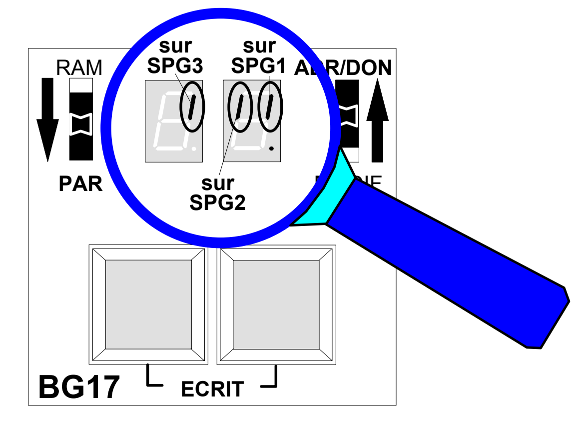
VSU
Voyant de Surcharge sur SPGW
Adr. **78**
Bât. **0,1,2**

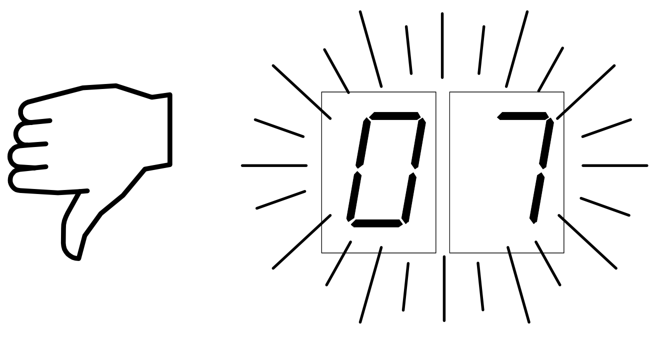


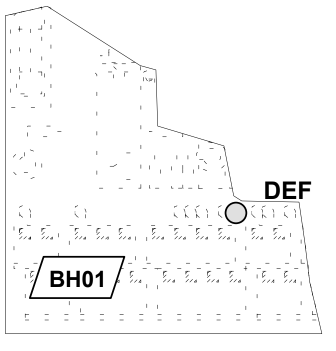


RF
RonFleur de Surcharge sur SPGW
Adr. **78**
Bât. **4,5,6**









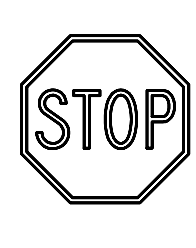
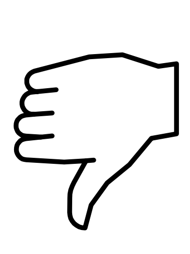
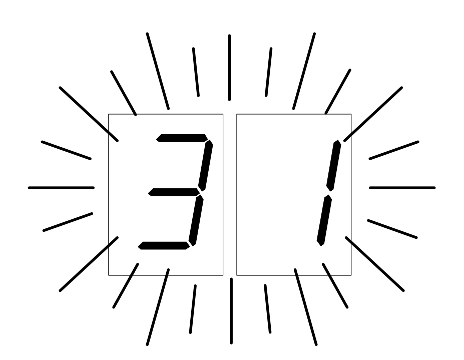


Figure 27 Conséquences d'une erreur de programmation des sorties SPG1, SPG2 et SPG3





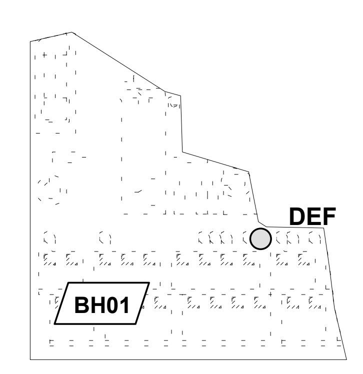


Figure 28 Conséquences de la surcharge de la cabine

II.5.26) RESERVATION DE LA CABINE « PRIORITE CABINE »

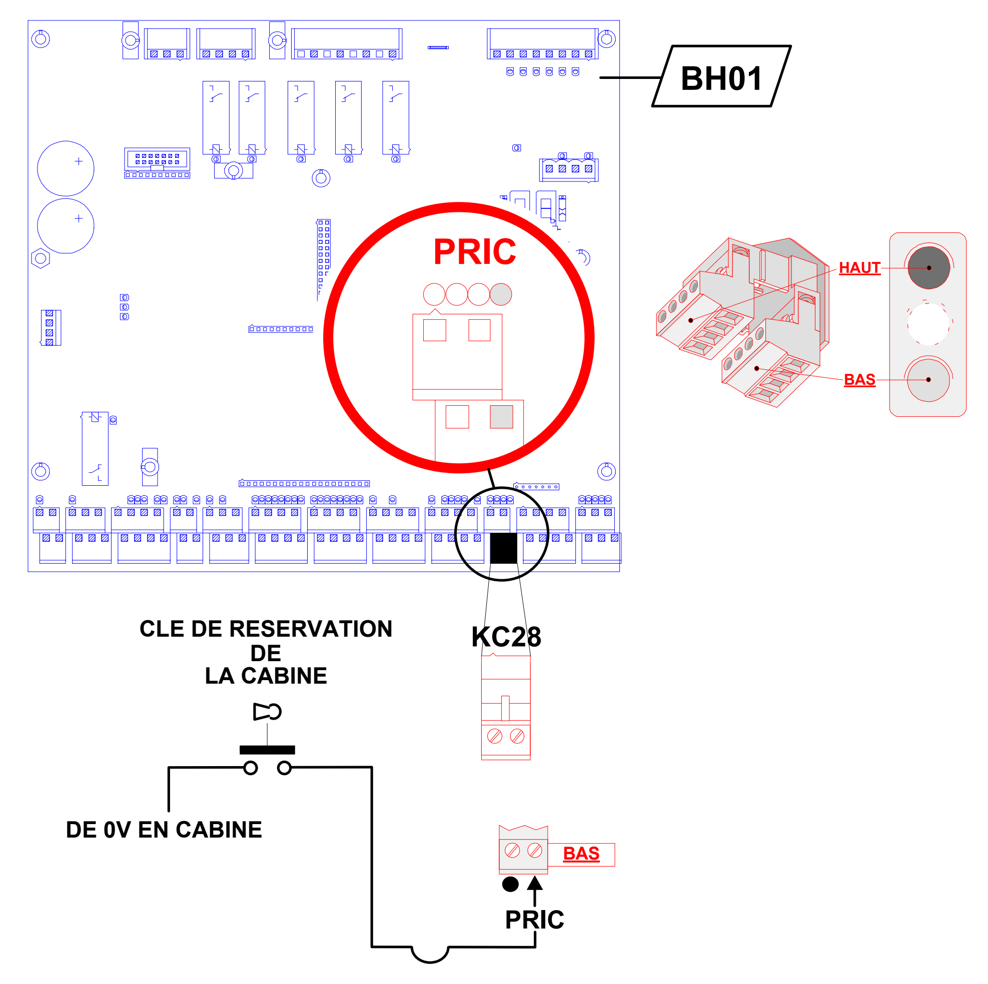


Figure 29 Connexion du contact de « Réservation de la cabine »

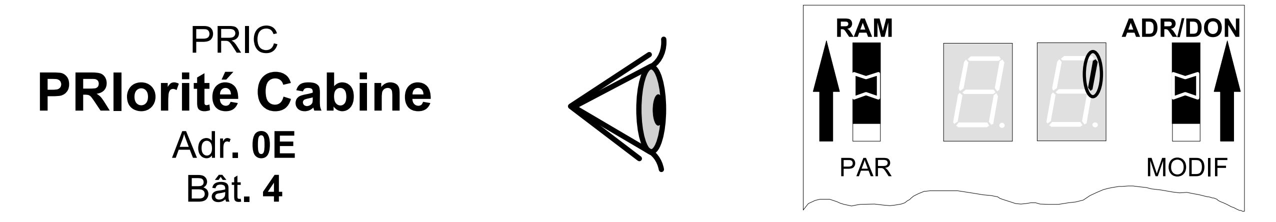


Figure 30 Visualisation de l'état du contact de « Réservation de la cabine »

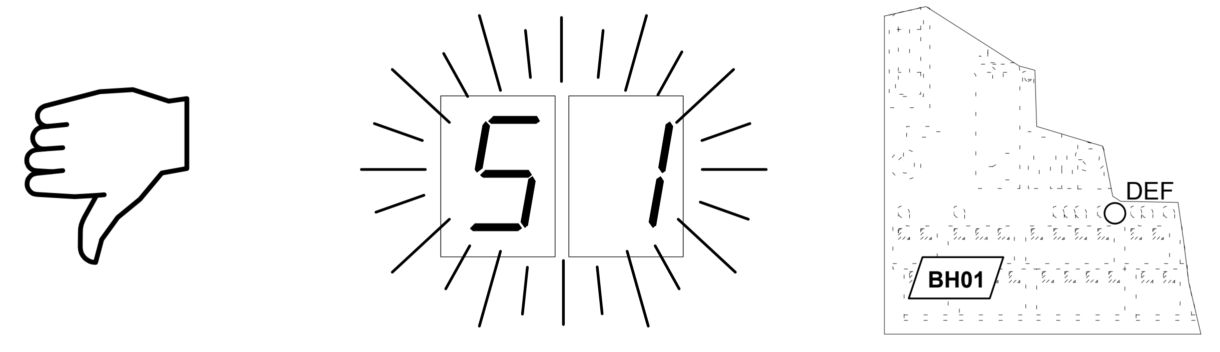


Figure 31 Conséquences de la réservation cabine

II.5.27) VOYANT POMPIER

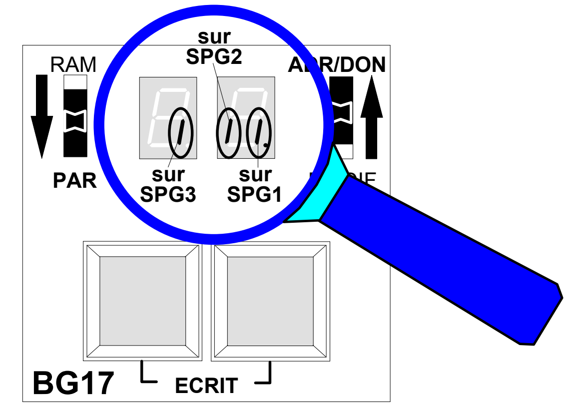
VPMP

Voyant PoMPier sur SPGY

Adr. 7A

Bât. 0,1,2





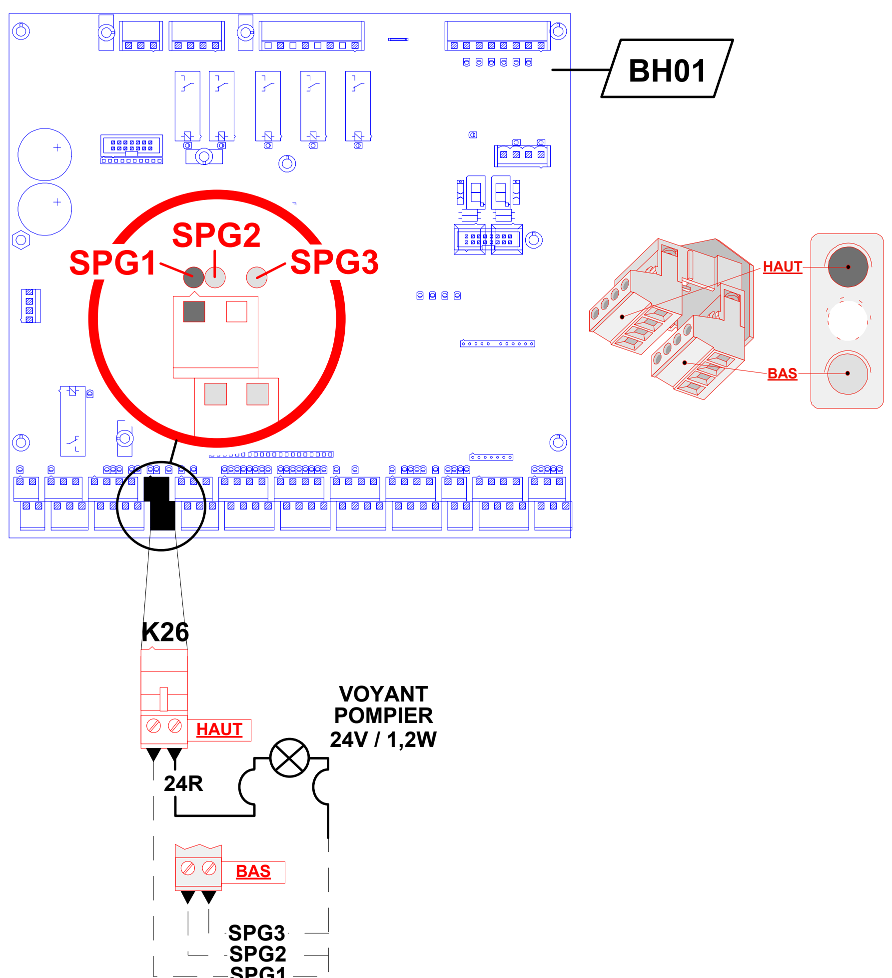


Figure 32 Connexion du voyant pompier

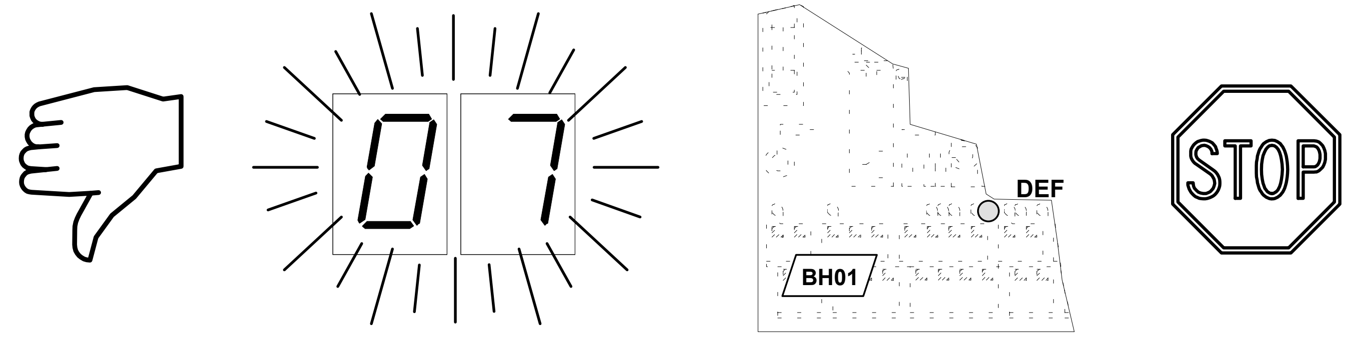


Figure 33 Conséquences d'une erreur de programmation des sorties SPG1, SPG2 et SPG3 (plusieurs fonctions à la même sortie physique)

II.5.28) LUMIERE AUTOMATIQUE TEMPORISEE (BH07) (1/2)

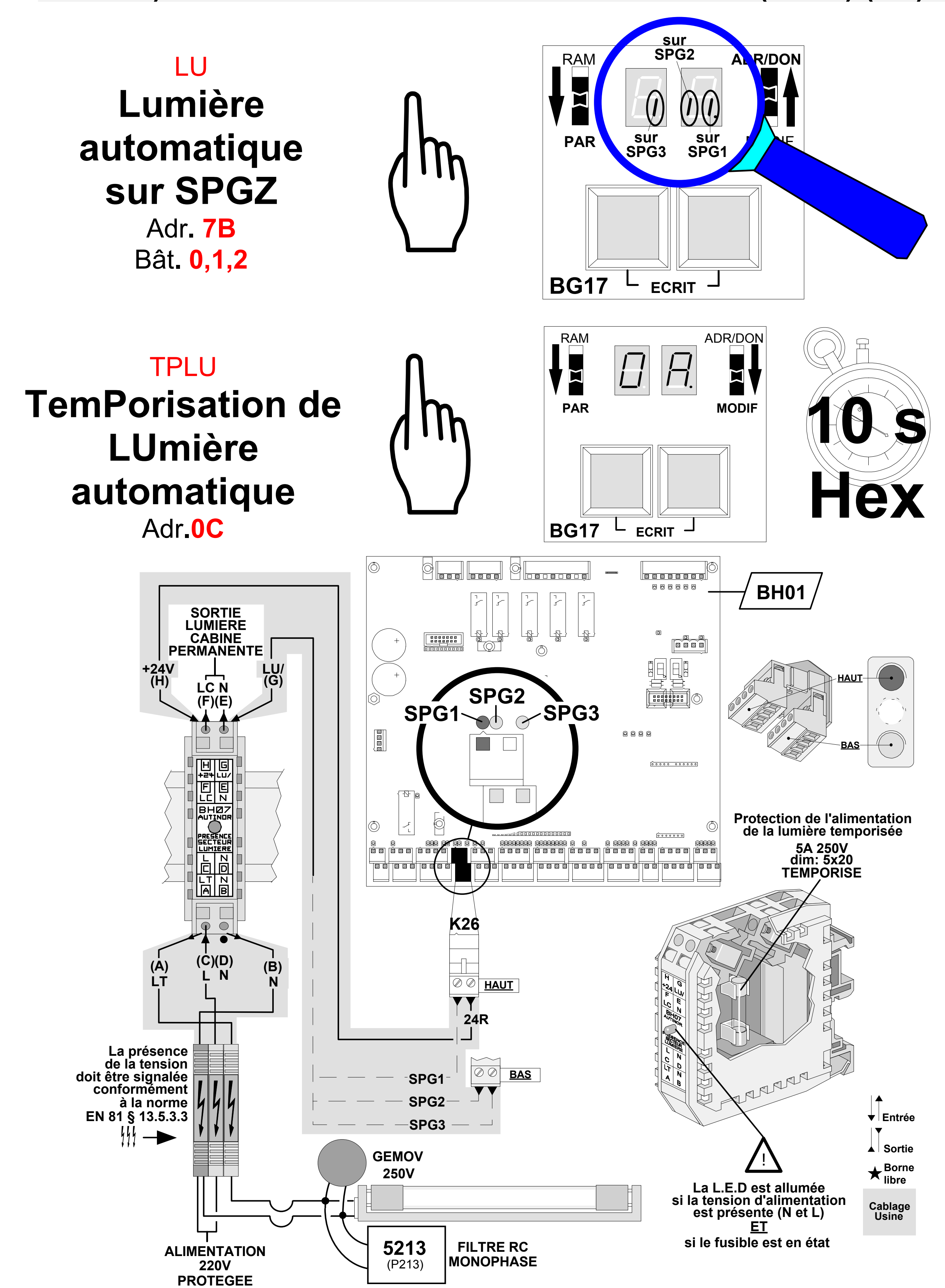
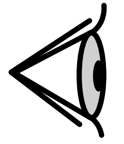


Figure 34 Connexion de la lumière automatique temporisée en cabine

LUMIERE AUTOMATIQUE TEMPORISEE (BH07) (2/2)

LU
LUmière automatique
Adr. **13**
Bât. **6**



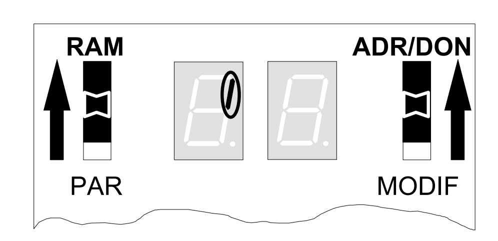


Figure 35 Visualisation de l'état de la lumière automatique

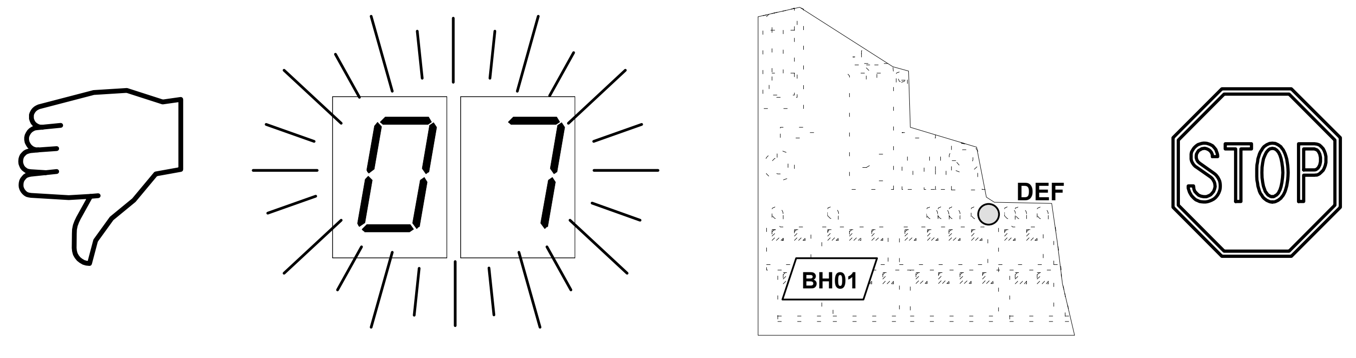


Figure 36 Conséquences d'une erreur de programmation des sorties SPG1, SPG2 et SPG3 (plusieurs fonctions à la même sortie physique)

II.5.29) INTERPHONIE CABINE

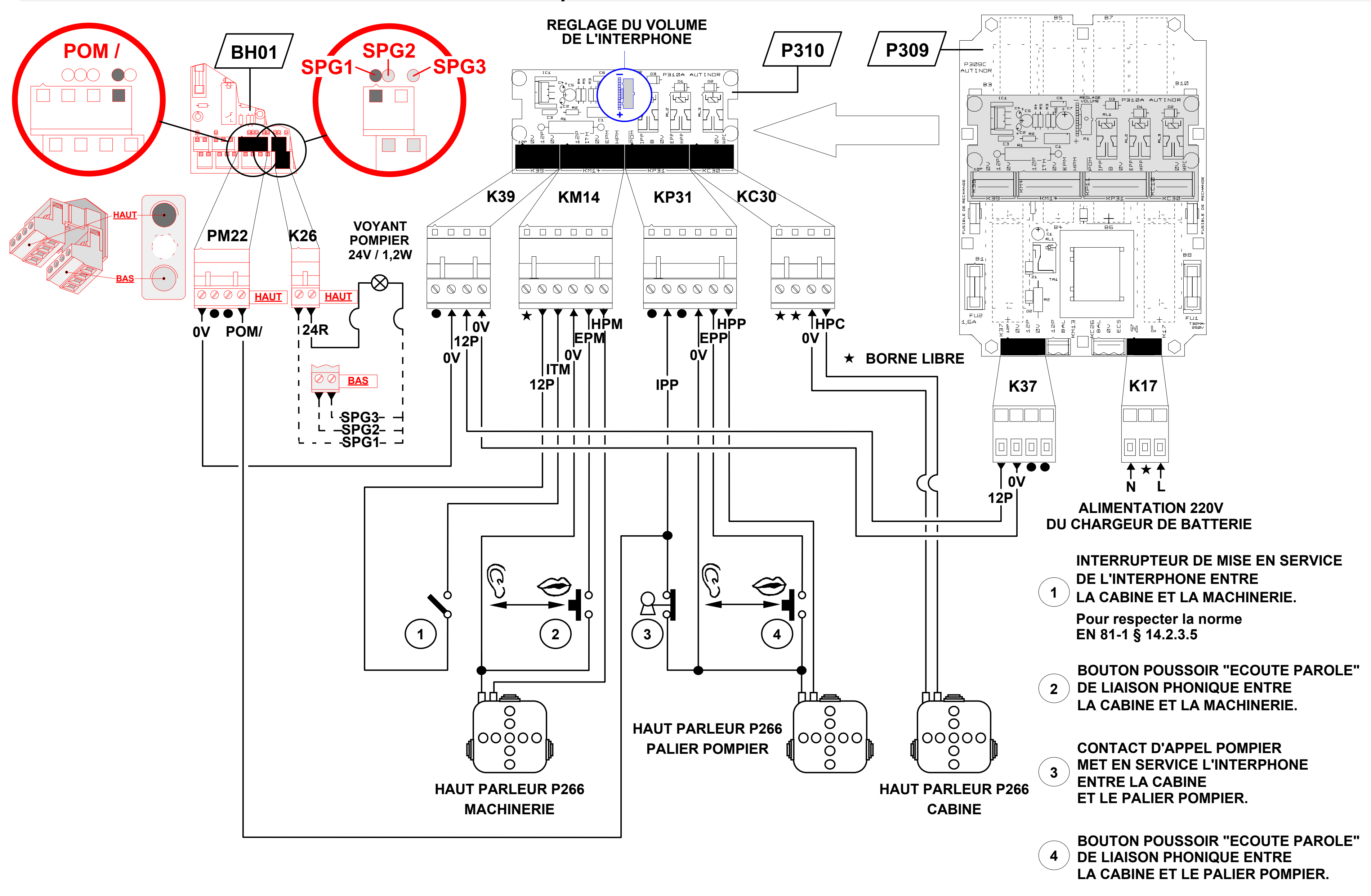


Figure 37 Raccordement de l'interphonie

Chapitre III

PROCEDURES DE MISE EN SERVICE

III.1) CE QU'IL FAUT SAVOIR AVANT DE PARTIR EN GV ! ! !

Il faut savoir à l'avance dans quel sens la cabine va partir après une remise sous tension ! ! !

Il est tout d'abord **indispensable** d'installer le **contact** « **ED** » qui va informer les équipements **ALPHA SYSTEM** de l'endroit approximatif où se trouve la cabine.

Connaissant approximativement sa position, les équipements **ALPHA SYSTEM** enverront la cabine chercher son **écran codé** (celui avec le trou) afin de **recaler le sélecteur**.

- **Quand** le contact « **ED** » est **ouvert**, cela signifie que **la cabine est en dessous de l'écran codé** (Ad 3F-bât 3 pour le comptage à I.L.S.(⇨92) ou 0C-bât 5 pour le comptage à écrans (⇨94)). Après coupure de courant, les équipements **ALPHA SYSTEM** envoient donc la cabine en montée (en Grande Vitesse) afin de croiser l'écran codé qui recalera le sélecteur.

- La cabine s'arrêtera au prochain niveau où elle peut ralentir avant de rejoindre le niveau principal.

- **Quand** le contact « **ED** » est **fermé**, cela signifie que la cabine est au dessus de l'écran codé. Après coupure de courant, les équipements **ALPHA SYSTEM** envoient donc la cabine en descente pour croiser l'écran codé qui recalera le sélecteur. La cabine s'arrêtera au niveau le plus bas avant de rejoindre le niveau principal.

REMARQUE:

La cabine, d'abord envoyée en descente en petite vitesse, passera en grande vitesse après un certain temps programmé au paramètre adresse 0b (Tempo Petite Vitesse -TPV-) ou après avoir croisé 2 écrans normaux. Si la cabine est passée en grande vitesse pour l'une des deux raisons, elle passera en petite vitesse en croisant l'écran codé.

Cas particulier où la cabine est au dessous de l'écran codé sans encore avoir ouvert le contact « ED ».

Dans ce cas, la cabine descend en petite vitesse. Au moment où le contact « ED » s'ouvre, la cabine s'arrête pour repartir en grande vitesse en montée croiser l'écran codé qu'elle sait de façon certaine se trouver au dessus d'elle.

III.2) TABLES DE CONVERSION

Tables Hexadécimales

Tables de conversion Hexadécimal ⇔ décimal

TABLE DE CONVERSION HEXADECIMAL ⇔ DECIMAL

Chiffre de poids faible (chiffre de droite)

Chiffre de poids fort (chiffre de gauche)

	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
0	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
2	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47
3	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63
4	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79
5	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95
6	96	97	98	99	100	101	102	103	104	105	106	107	108	109	110	111
7	112	113	114	115	116	117	118	119	120	121	122	123	124	125	126	127
8	128	129	130	131	132	133	134	135	136	137	138	139	140	141	142	143
9	144	145	146	147	148	149	150	151	152	153	154	155	156	157	158	159
10	160	161	162	163	164	165	166	167	168	169	170	171	172	173	174	175
11	176	177	178	179	180	181	182	183	184	185	186	187	188	189	190	191
12	192	193	194	195	196	197	198	199	200	201	202	203	204	205	206	207
13	208	209	210	211	212	213	214	215	216	217	218	219	220	221	222	223
14	224	225	226	227	228	229	230	231	232	233	234	235	236	237	238	239
15	240	241	242	243	244	245	246	247	248	249	250	251	252	253	254	255

Utilisation de la table

Pour convertir un octet (2 chiffres) hexadécimal en décimal, repérez le chiffre hexadécimal de poids fort (le chiffre de gauche) dans la colonne de gauche de la table. Suivez la rangée correspondante vers la droite jusqu'à l'intersection avec la colonne à la partie supérieure de laquelle se trouve le chiffre hexadécimal de poids faible (le chiffre de droite). La valeur à l'intersection est l'équivalent décimal du nombre hexadécimal cherché.

Par exemple, pour convertir le nombre hexadécimal **A4** en décimal, trouvez l'intersection de la rangée qui contient A en première colonne, avec la colonne qui contient 4 en partie supérieur. L'équivalent décimal de A4 est la valeur à l'intersection, c'est-à-dire **164**.

Pour convertir un nombre décimal en hexadécimal, cherche le nombre décimal dans la table. Le nombre hexadécimal correspondant est le nombre composé, de gauche à droite, du chiffre hexadécimal figurant dans la première colonne de la rangée dans laquelle vous avez trouvé le nombre décimal, et du chiffre hexadécimal qui figure à la ligne supérieure de la colonne dans laquelle vous avez trouve le nombre décimal.

Par exemple, pour trouver l'équivalent hexadécimal de **206**, cherchez cette valeur dans la table ; son équivalent hexadécimal est **CE**.

Table d'addition hexadécimales

Résultat en Hexadécimal

	0	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**	**9**	**10**	**11**	**12**	**13**	**14**	**15**
0	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
2	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
3	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
4	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
5	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
6	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21
7	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
8	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
9	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
10	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
11	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26
12	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27
13	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28
14	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29
15	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30

Résultat en décimal

	0	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**	**9**	**10**	**11**	**12**	**13**	**14**	**15**
0	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
2	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
3	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
4	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
5	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
6	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21
7	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
8	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
9	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
10	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
11	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26
12	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27
13	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28
14	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29
15	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30

Utilisation de la table

Pour additionner 2 chiffres hexadécimaux, repérez l'un des chiffres dans la colonne de gauche de la table. Suivez la rangée correspondante vers la droite jusqu'à l'intersection avec la colonne à la partie supérieure de laquelle se trouve le second chiffre. La valeur à l'intersection est la somme cherchée.
Par exemple, pour additionner les nombres hexadécimaux **A** et **4** trouvez l'intersection de la rangée qui contient A en première colonne, avec la colonne qui contient 4 en partie supérieur. La somme de A et 4 est la valeur à l'intersection, c'est-à-dire **E**.
Si vous devez additionner des nombres hexadécimaux à 2 chiffres, procédez chiffre par chiffre de la droite vers la gauche, et n'oubliez pas la retenue équivalents. Par exemple, pour additionner les nombres hexadécimaux 1A et B2, ajoutez A à C (résultat 16 hexadécimal), qui donne donc une retenue égale à 1, puis ajoutez 1 et B (résultat égal à C), auquel vous ajouterez la retenue 1 pour obtenir le résultat final **D6**.
La table supérieure fournit le résultat en hexadécimal, la table inférieure le fournit en décimal.

Tables de multiplication hexadécimales

Résultat en Hexadécimal

	0	***1***	***2***	***3***	***4***	***5***	***6***	***7***	***8***	***9***	***10***	***11***	***12***	***13***	***14***	***15***
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
2	0	2	4	6	8	10	12	14	16	18	20	22	24	26	28	30
3	0	3	6	9	12	15	18	21	24	27	30	33	36	39	42	45
4	0	4	8	12	16	20	24	28	32	36	40	44	48	52	56	60
5	0	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75
6	0	6	12	18	24	30	36	42	48	54	60	66	72	78	84	90
7	0	7	14	21	28	35	42	49	56	63	70	77	84	91	98	105
8	0	8	16	24	32	40	48	56	64	72	80	88	96	104	112	120
9	0	9	18	27	36	45	54	63	72	81	90	99	108	117	126	135
10	0	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	120	130	140	150
11	0	11	22	33	44	55	66	77	88	99	110	121	132	143	154	165
12	0	12	24	36	48	60	72	84	96	108	120	132	144	156	168	180
13	0	13	26	39	52	65	78	91	104	117	130	143	156	169	182	195
14	0	14	28	42	56	70	84	98	112	126	140	154	168	182	196	210
15	0	15	30	45	60	75	90	105	120	135	150	165	180	195	210	225

Résultat en Décimal

	0	***1***	***2***	***3***	***4***	***5***	***6***	***7***	***8***	***9***	***10***	***11***	***12***	***13***	***14***	***15***
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
2	0	2	4	6	8	10	12	14	16	18	20	22	24	26	28	30
3	0	3	6	9	12	15	18	21	24	27	30	33	36	39	42	45
4	0	4	8	12	16	20	24	28	32	36	40	44	48	52	56	60
5	0	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75
6	0	6	12	18	24	30	36	42	48	54	60	66	72	78	84	90
7	0	7	14	21	28	35	42	49	56	63	70	77	84	91	98	105
8	0	8	16	24	32	40	48	56	64	72	80	88	96	104	112	120
9	0	9	18	27	36	45	54	63	72	81	90	99	108	117	126	135
10	0	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	120	130	140	150
11	0	11	22	33	44	55	66	77	88	99	110	121	132	143	154	165
12	0	12	24	36	48	60	72	84	96	108	120	132	144	156	168	180
13	0	13	26	39	52	65	78	91	104	117	130	143	156	169	182	195
14	0	14	28	42	56	70	84	98	112	126	140	154	168	182	196	210
15	0	15	30	45	60	75	90	105	120	135	150	165	180	195	210	225

Utilisation de la table

Pour multiplier 2 chiffres hexadécimaux, repérez l'un des chiffres dans la colonne de gauche de la table. Suivez la rangée correspondante vers la droite jusqu'à l'intersection avec la colonne à la partie supérieure de laquelle se trouve le second chiffre. La valeur à l'intersection est le produit cherché.

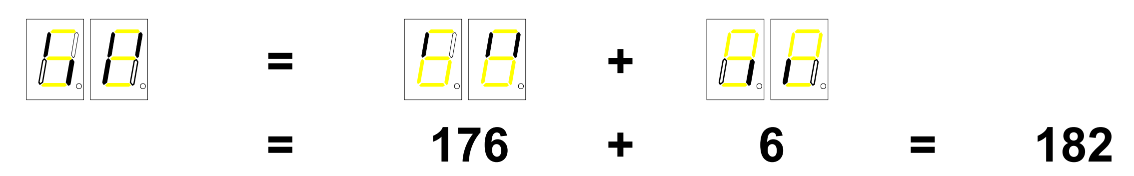
La table supérieure fournit le résultat en hexadécimal, la table inférieure le fournit en décimal.

Par exemple, le produit des nombre hexadécimaux **A** est **6** est **3C** hexadécimal et **60** décimal.

Table de conversion pour affichage en bâtonnets

Hexadécimal	Décimal		*Hexadécimal*	Décimal
0	0		*0*	0
10	16		*1*	1
20	32		*2*	2
30	48		*3*	3
40	64		*4*	4
50	80		*5*	5
60	96		*6*	6
70	112		*7*	7
80	128	+	*8*	8
90	144		*9*	9
A0	160		*A*	10
B0	176		*B*	11
C0	192		*C*	12
D0	208		*D*	13
E0	224		*E*	14
F0	240		*F*	15

Pour obtenir la valeur **décimale** équivalente à une configuration de bâtonnets, relevez dans la table la valeur équivalant aux bâtonnets supérieurs et ajoutez-y la valeur équivalant aux bâtonnets inférieurs. Par exemple :



III.3) PRECAUTIONS EN MATIERE DE COMPATIBILITE ELECTROMAGNETIQUE (1/7)

Tous les Automatismes industriels pilotés par un système électronique (Automate programmable, Calculateur etc...) sont sujets à des risques de perturbations parasitaires si un certain nombre de précautions ne sont pas prises.

Ces perturbations peuvent venir soit de l'extérieur du système, comme par exemple la fluctuation de la tension du réseau, soit être générées par l'Automatisme lors du pilotage d'un organe de puissance.

De grandes précautions sont bien évidemment déjà prises par les constructeurs afin de protéger les ENTRÉES et les SORTIES des systèmes de pilotage dans le but de rendre les équipements le moins sensible possible à l'environnement parasitaire.

LES AUTOMATISMES INDUSTRIELS DESTINES A LA GESTION ET AU PILOTAGE DES ASCENSEURS APPELE COMMUNEMENT « MANOEUVRE D'ASCENSEUR » N'ECHAPPENT PAS A CES PHENOMENES ET SONT EGALEMENT SOUMIS A UN NIVEAU CERTAIN DE PERTURBATIONS.

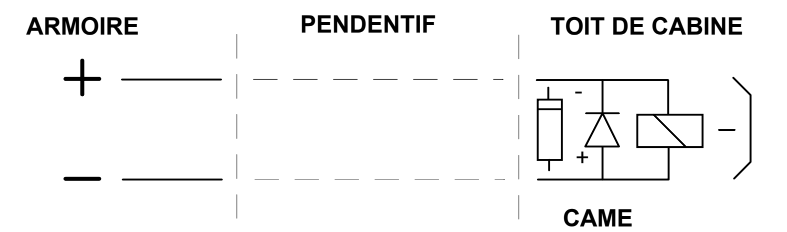
IL EST SOUVENT TRÈS FACILE DE S'OPPOSER A CES « AGRESSIONS » MOYENNANT QUELQUES PRÉCAUTIONS ÉLÉMENTAIRES ET PEU COÛTEUSES LORSQU'ELLES SONT PRISES DES LE DÉBUT DU CHANTIER.

Dans les pages qui suivent, vous trouverez les précautions indispensables à prendre principalement au niveau des organes pilotés par les manoeuvres **AUTINOR**, des contacteurs de commande et du pendentif, sous peine de voir votre installation irrémédiablement défaillir après un certain temps de bon fonctionnement apparent ! ! !.

A PROPOS DE LA CAME MOBILE.

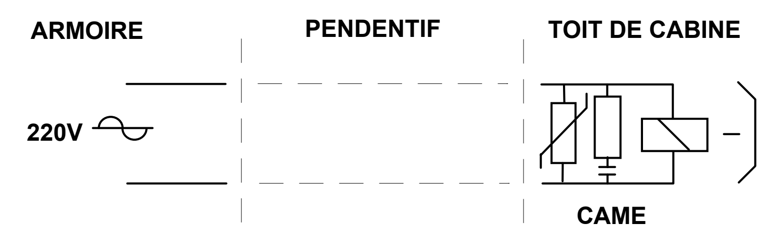
- ALIMENTÉE EN TENSION CONTINUE :

Il faut impérativement monter une DIODE BY 255 (1300 V / 3 A) en INVERSE et le plus près possible de la bobine de la CAME sur LE TOIT DE LA CABINE !



- ALIMENTÉE EN TENSION ALTERNATIVE MONOPHASÉE :

Il faut impérativement monter un ECRETEUR DE TENSION (GEMOV) ainsi qu'un réseau CONDENSATEUR - RÉSISTANCE série, le tout raccordé en PARALLÈLE et le plus près possible de la bobine de la CAME sur LE TOIT DE LA CABINE !

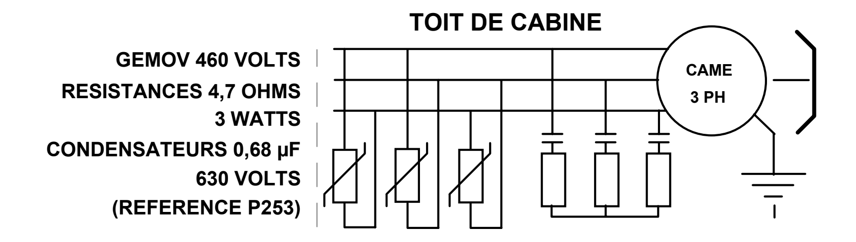


- La valeur de la résistance est de 4,7 Ω.
- La valeur du condensateur est 0,68 µF, 630 VOLTS.
- La tension d'écretage du GEMOV est égale à 250 VOLTS.

PRECAUTIONS EN MATIERE DE COMPATIBILITE ELECTROMAGNETIQUE (2/7)

- ALIMENTÉE EN TENSION ALTERNATIVE TRIPHASÉE :

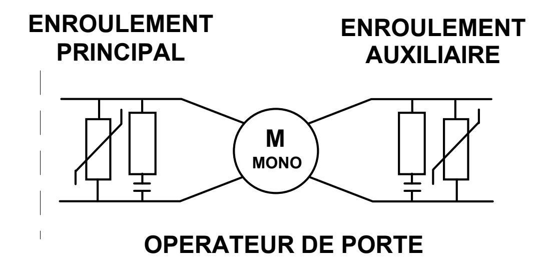
Il faut impérativement monter un ECRÉTEUR DE TENSION (GEMOV) entre chaque phase ainsi qu'un triple réseau CONDENSATEUR RÉSISTANCE série monté en ÉTOILE et le tout monté le plus prés possible sur LE TOIT DE LA CABINE !



A PROPOS DU MOTEUR D'OPÉRATEUR DE PORTE AUTOMATIQUE.

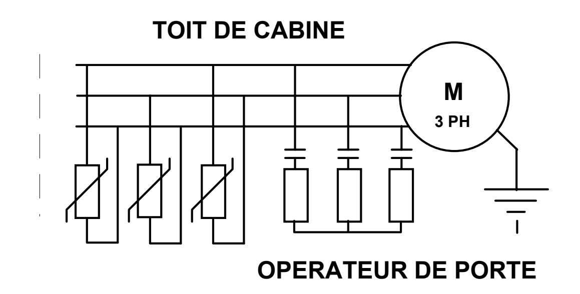
- ALIMENTE EN TENSION ALTERNATIVE MONOPHASÉE SANS FREINAGE :

Il faut impérativement monter un ECRETEUR DE TENSION (GEMOV) ainsi qu'un réseau CONDENSATEUR - RÉSISTANCE série, le tout raccordé en PARALLÈLE sur les ENROULEMENTS PRINCIPAUX et AUXILIAIRES, cela le plus près possible du MOTEUR sur LE TOIT DE LA CABINE !



- ALIMENTE EN TENSION ALTERNATIVE TRIPHASÉE SANS FREINAGE :

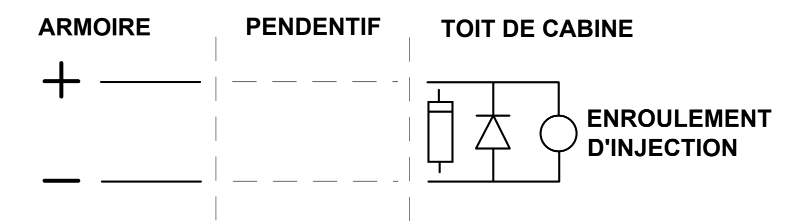
Il faut impérativement monter un ECRETEUR DE TENSION (GEMOV) entre chaque phase ainsi qu'un triple réseau CONDENSATEUR RÉSISTANCE série monté en ÉTOILE sur LE TOIT DE LA CABINE !



PRECAUTIONS EN MATIERE DE COMPATIBILITE ELECTROMAGNETIQUE (3/7)

- ALIMENTÉ EN TENSION MONO OU TRIPHASÉE AVEC FREINAGE PAR INJECTION :

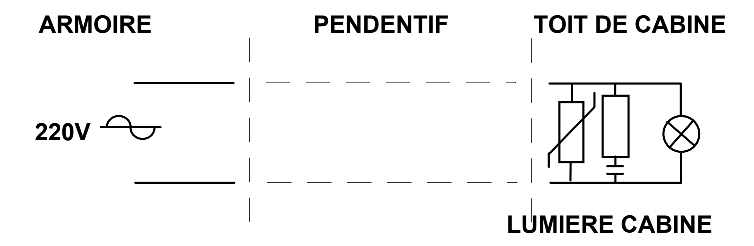
Il faut impérativement monter une DIODE BY 255 (1300 V / 3 A) en INVERSE et le plus près possible sur l'ENROULEMENT D'INJECTION CONTINUE sur LE TOIT DE LA CABINE ! Il est bien évident que cette protection vient en complément de celles décrites plus haut concernant les enroulements du moteur d'opérateur de porte.



A PROPOS DE LA LUMIÈRE CABINE.

-DE TYPE FILAMENT A INCANDESCENCE ALIMENTE EN ALTERNATIF :

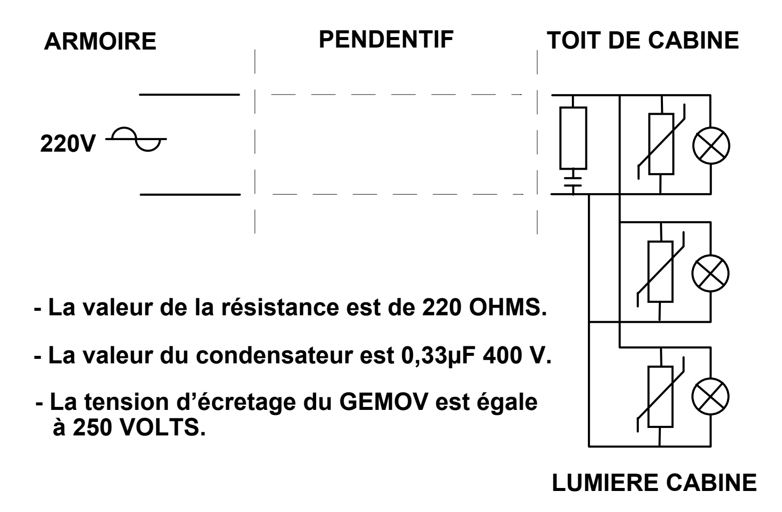
Il faut impérativement monter un ECRETEUR DE TENSION (GEMOV) ainsi qu'un réseau CONDENSATEUR RÉSISTANCE série (**P213**), le tout raccordé en PARALLÈLE et le plus prés possible du filament de la LUMIÈRE sur LE TOIT DE LA CABINE.



- La valeur de la résistance est de 220 Ω.
- La valeur du condensateur est 0,33 µF, 400 VOLTS.
- La tension d'écretage du GEMOV est égale à 250 VOLTS.

- DE TYPE NÉON DONC ALIMENTE EN TENSION ALTERNATIVE :

Il faut impérativement monter un ECRÉTEUR DE TENSION (GEMOV) par tube NÉON ainsi qu'un réseau CONDENSATEUR - RESISTANCES série (**P213**) aux bornes de l'ensemble, le tout raccordé en PARALLÈLE et ce, le plus prés possible sur LE TOIT DE LA CABINE.



- La valeur de la résistance est de 220 OHMS.

- La valeur du condensateur est 0,33µF 400 V.

- La tension d'écretage du GEMOV est égale à 250 VOLTS.

PRECAUTIONS EN MATIERE DE COMPATIBILITE ELECTROMAGNETIQUE (4/7)

A PROPOS D'AUTRES ORGANES DE PUISSANCE.

TELS QUE DES VANNES, DES TAQUETS ANTI-DERIVE UTILISES PARFOIS EN CAS DE SYSTÈME HYDRAULIQUE, DES VENTILATEURS D’AÉRATION, OU TOUT AUTRE SYSTÈME CONSOMMANT UN COURANT NON NÉGLIGEABLE ET SURTOUT SUSCEPTIBLE DE GÉNÉRER DES PARASITES LORS DE LA COMMUTATION.

IL EST INDISPENSABLE D'ANTIPARASITER LEURS DIFFÉRENTS TYPES D'ENROULEMENTS DE LA MÊME FAÇON QUE VU PRÉCÉDEMMENT !

TOUS LES ORGANES DE PUISSANCE QUE NOUS AVONS ÉVOQUÉS SONT COMMANDES PAR DES CONTACTEURS MONTES DANS LA MANOEUVRE D’ASCENSEUR.

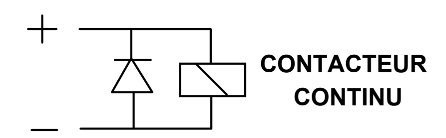
IL EST ÉVIDENT QUE LES BOBINES DE CES CONTACTEURS DOIVENT ÊTRE ANTIPARASITÉES ! ! !

TOUS LES CONTACTEURS IMPLANTES D'ORIGINE DANS LA MANOEUVRE D'ASCENSEUR SUITE AUX SPÉCIFICATIONS PRÉCISÉES PAR LE CLIENT SONT ANTIPARASITES PAR LA SOCIÉTÉ AUTINOR !

SI L'UTILISATEUR, DE SA PROPRE INITIATIVE, AJOUTE DES CONTACTEURS, IL EST IMPÉRATIF DE LES ANTIPARASITER DE LA MÊME FAÇON ! ! !

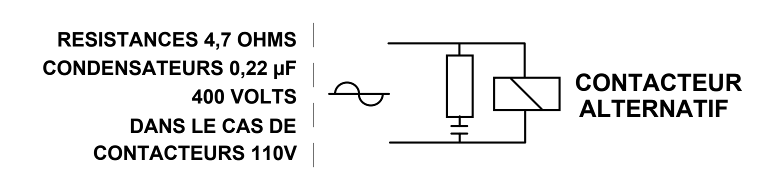
- CONTACTEURS ALIMENTES EN TENSION CONTINUE :

Il est indispensable de monter une DIODE BY 255 (1300 V / 3 A) et en INVERSE le plus près possible de la bobine du contacteur comme indiqué ci-dessous :



- CONTACTEURS ALIMENTES EN TENSION ALTERNATIVE :

Il faut impérativement monter un réseau CONDENSATEUR RÉSISTANCE série, le tout raccordé en PARALLÈLE et le plus près possible de la bobine du contacteur.



EN TENTANT DE SUPPRIMER, OU TOUT AU MOINS DE LIMITER LES PARASITES GÉNÉRÉS PAR LES DIFFÉRENTS ORGANES DE PUISSANCE, NON SEULEMENT NOUS AUGMENTONS LE TAUX DE FIABILITÉ DES INSTALLATIONS MAIS NOUS PARTICIPONS ÉGALEMENT A UNE « DÉPOLLUTION RADIO ».

L’EXPÉRIENCE NOUS A MONTRE QUE LA PROTECTION LA PLUS EFFICACE EST CELLE EFFECTUÉE LE PLUS PRÈS POSSIBLE DE LA SOURCE D'ENNUIS.

C'EST POUR CETTE RAISON QUE DANS L’ÉLABORATION DE NOS FUTURS PRODUITS, IL EST PRÉVU DE NE PLUS METTRE LES CONDENSATEURS DESTINES AU DEPARASITAGE DES MOTEURS DE PORTES DANS L'ARMOIRE.

PRECAUTIONS EN MATIERE DE COMPATIBILITE ELECTROMAGNETIQUE (5/7)

A PROPOS DE LA SÉPARATION DES PENDENTIFS.

Les organes pilotés par les contacteurs sont alimentés par des fils qui passent dans le pendentif

D'autres fils conducteurs du pendentif ne véhiculent non pas des courants forts pour activer des organes de puissance, mais des « INFORMATIONS » électriques par courants faibles. Ces informations sont l'état des fins de courses portes nécessaire à la gestion de l'opérateur de portes automatiques ou les envois cabine par exemple.

Pour situer la différence d'importance entre les deux types de courants, certains moteurs d'opérateurs peuvent consommer 3 ampères alors que le courant qui sert d'information quant à l'état du fin de course fermeture porte ne vaut que 3 milliampères.

Il existe dans cet exemple tout à fait banal un rapport de 1 à 1000.

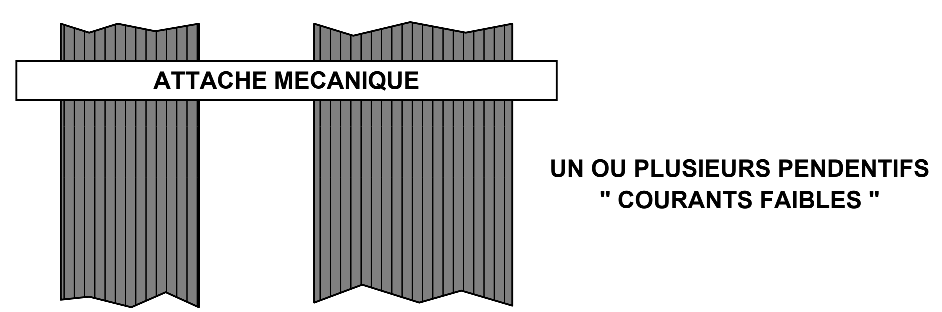
Ce rapport est souvent encore plus élevé notamment si on considère les courants de transitions au début de l'alimentation d'un organe de puissance. Il est clair que les gros courants influenceront les petits par induction si on ne prend pas soin de les séparer.

LE FAIT DE NE PAS SÉPARER CES COURANTS DANS LE PENDENTIF MÈNERA A :

- L'ENVOI D'INFORMATIONS ERRONÉES A LA MANOEUVRE,
- LA DÉGRADATION PROGRESSIVE DE COMPOSANTS ÉLECTRONIQUES PLUS OU MOINS RAPIDEMENT (DE 3 JOURS A QUELQUES MOIS).

LES CONSÉQUENCES A COURT OU MOYEN TERME SERONT DES FONCTIONNEMENTS « BIZARRES » DE L'APPAREIL, PUIS IMPARABLEMENT ET IRRÉMÉDIABLEMENT LA PANNE ! ! !

EN RÉSUMÉ, LES FILS CONDUCTEURS DU PENDENTIF VÉHICULANT DES COURANTS FORTS POUR LA CAME MOBILE OU LE MOTEUR D’OPÉRATEUR DE PORTE OU L'INJECTION DE FREINAGE OU LES TAQUETS ANTI-DERIVE OU LE MOTEUR DE VENTILATION CABINE SANS OUBLIER LA LUMIÈRE CABINE ET LA CHAÎNE DE SÉCURITÉ DOIVENT IMPÉRATIVEMENT ÊTRE SÉPARES DES AUTRES CONDUCTEURS VÉHICULANT DES INFORMATIONS PAR COURANTS FAIBLES.



LES PENDENTIFS DOIVENT ÊTRE SÉPARÉS SUR LA PLUS LONGUE DISTANCE POSSIBLE ET ON S'ARRANGERA POUR LE FAIRE DANS LA GAINE COMME INDIQUE CI-DESSUS :

DANS LE CAS DE L'UTILISATION DE BOITES « MI-COURSE », ON PRENDRA ÉGALEMENT SOIN DE SÉPARER LES FILS.

Les précautions effectuées plus haut méritent d'être prises jusqu'au niveau de l'armoire. En effet, nous éviterons de croiser les fils dans tous les sens derrière l'armoire et laisserons un peu de mou afin de faciliter la maintenance.

PRECAUTIONS EN MATIERE DE COMPATIBILITE ELECTROMAGNETIQUE (6/7)

A PROPOS DES CONDUCTEURS DE PROTECTION.

Les bases métallique de la cabine doivent être reliées à la terre par le fil vert et jaune qui passe également dans le pendentif. Il est souhaitable de faire passer **un** fil de terre par pendentif.

A PROPOS DU CÂBLE MOTEUR POUR LES MANOEUVRES MLI ET MLIFT.

Même lorsque le câble moteur est protégé mécaniquement par un tube ou une goulotte métallique, l'utilisation d'un **câble blindé est indispensable** pour limiter les perturbations. Le blindage doit être composé au minimum d'une tresse, l'augmentation du nombre de tresses améliore l'efficacité du blindage. Le câble doit être souple pour faciliter son installation dans la machinerie et doit en outre satisfaire aux prescriptions de la Norme EN 81.

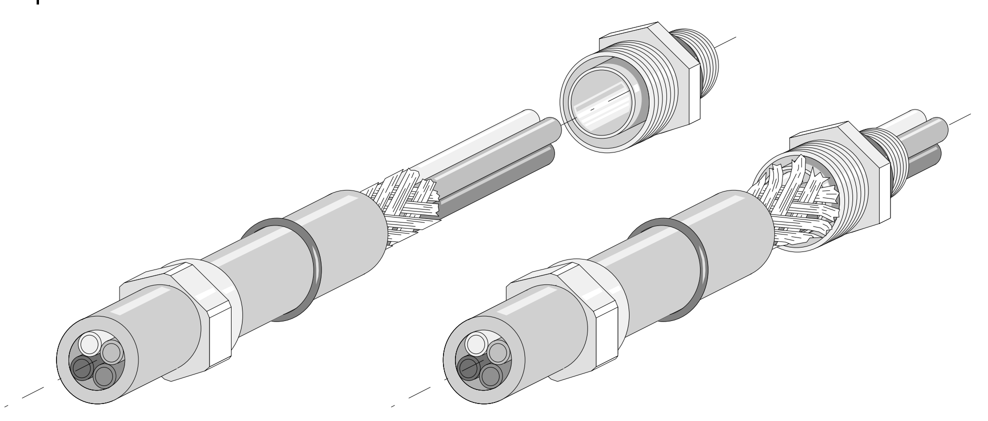
Pour être pleinement efficace, le blindage doit être relié **simultanément** au socle métallique de l'armoire et à la carcasse métallique du moteur.

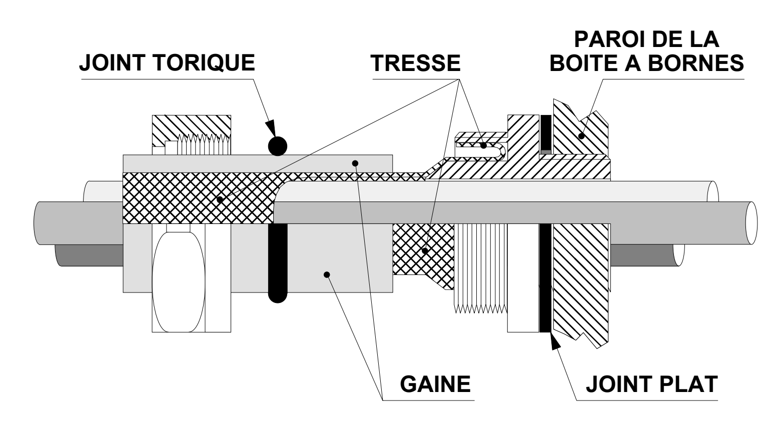
De surcroît, à l'intérieur comme à l'extérieur de l'armoire, il convient d'espacer au maximum le câble moteur du câble d'alimentation triphasée pour limiter les effets de couplage ; pour la même raison, il convient aussi d'espacer les câbles véhiculant des courants forts de ceux dans lesquels circulent des courants faibles. Ces deux types de câble ne doivent donc pas être placés dans les même goulottes, métalliques ou non, ni traverser la tôle par les même ouvertures.

En aucun cas, la tresse de blindage ne remplace le conducteur de protection Jaune-Vert.

CONSEIL : Pour assurer la compatibilité électromagnétique de l'installation, il peut être nécessaire d'utiliser, pour la connexion côté moteur, un presse-étoupe métallique avec contact de blindage permettant d'obtenir une liaison électrique efficace entre la tresse et la carcasse (voir figure ci-dessous).

Dans le cas où la boite à bornes du moteur est en matériau isolant, l'utilisation de presse-étoupe métallique est évidemment inutile. La tresse de blindage doit alors être reliée au plus court à la borne de terre du moteur.





PRECAUTIONS EN MATIERE DE COMPATIBILITE ELECTROMAGNETIQUE (7/7)

A PROPOS DES FILS NON UTILISES.

Les autres fils restés libres doivent impérativement être reliés à la terre **du coté de l'armoire** et non des deux pour plus d'efficacité constatée par expérience.

FACILITES A PROPOS DU MONTAGE DES COMPOSANTS.

Un grand nombre de nos clients prenant ces précautions, nous ont demandé de réaliser un petit circuit imprimé pouvant supporter les composants.

Vous trouverez sous la référence « **P215** » la protection triphasée, résistance, condensateur série en étoile

Résistance = 4,7 Ω, 3 W - Condensateur = 0,68 µF, 630 V.

Vous trouverez sous la référence « **P253** » la protection triphasée, résistance, condensateur série en étoile avec GEMOV.

Résistance = 4,7 Ω, 3 W - Condensateur = 0,68 µF, 630 V - GEMOV = 460 V.

Vous trouverez sous la référence « **P251** » le double réseau résistance - condensateur série indépendant.

Résistance = 4,7 Ω, 3 W - Condensateur = 0,68 µF, 630 V - GEMOV = 460 V.

Vous trouverez sous la référence « **3272** » le réseau : résistance - condensateur série.

Résistance = 220 Ω, 3 W - Condensateur = 0,10 µF, 400 V.

Vous trouverez sous la référence « **3293** » le réseau : résistance - condensateur série.

Résistance = 220 Ω, 3 W - Condensateur = 0,22 µF, 400 V,.(fils rigides spécialement conçus pour contacteur).

Vous trouverez sous la référence « **3294** » le réseau : résistance - condensateur série.

Résistance = 220 Ω, 3 W - Condensateur = 0,33 µF, 400 V, (fils rigides spécialement conçus pour contacteur).

Vous trouverez sous la référence « **5151** » le réseau : résistance - condensateur série, l'ensemble monté en parallèle avec GEMOV.

Résistance = 220 Ω, 3 W - Condensateur = 0,10 µF, 400 V - GEMOV = 150 V.

Vous trouverez sous la référence « **5152** » le réseau : résistance - condensateur série.

Résistance = 220 Ω, 3 W - Condensateur = 0,33 µF, 250 V.

Vous trouverez sous la référence « **5213** » le réseau : résistance - condensateur série.

Résistance = 220 Ω, 3 W - Condensateur = 0,33 µF, 400 V.

Chapitre III.4)

LISTE
DES
PARAMETRES

PAR ORDRE NUMERIQUE DE LEUR ADRESSE (1/2)

AD	bât 7	bât 6	bât 5	bât 4	bât 3	bât 2	bât 1	bât 0
00	DEF N (CDDEF) CODE DU DERNIER DEFAUT							
01	DEF N-1 (CADDEF) CODE DE L'AVANT DERNIER DEFAUT							
02	REGUL		ISO	MLIFT			OUAVAR	*USINE*
03	NBOPER - NOMBRE D'OPERATEUR							
04	NIVSUP - NIVEAU SUPERIEUR							
05	NIVINF -NIVEAU INFERIEUR							
06	NVPRIN - NIVEAU PRINCIPAL							
07	BLOCAG	DCOPRO	OPTSP	OPTMAN	OPREVM	MPVHZ	OPED	OUVPRE
08	2V/RECAV1	APCL	FLCLIG	FLPDP	EFFNSEL	MASMPX	IPF	IPO
09	GONGAR	IGPPRO	IGV	PFLSGV	OPTPOM	MHSPF	TYPOMP	
0A	TIG - TEMPO D'INTEGRATEUR (2 A 45 SECONDES [EN SECONDES])							
0B	TPV - TEMPO PETITE VITESSE (3 A 255 SECONDES [EN SECONDES])							
0C	TPLU - TEMPO DE LUMIERE AUTOMATIQUE (2 A 255 SECONDES [EN SECONDES])							
0D	TINS - TEMPO D'INSPECTION (1 A 255 SECONDES [EN SECONDES])							
0E	TCAPGV - TEMPO CAPTEUR EN G.V. (2 A 25,5 SECONDES [EN 1/10 SECONDES])							
0F	TCAPPV - TEMPO CAPTEUR EN P.V. (3 A 25,5 SECONDES [EN 1/10 SECONDES])							
10	MSQCAB - MASQUES DES ENVOIS CABINE DE 7 A 0							
11								
12								
13	MSQMO - MASQUES DES APPELS PALIERS POUR MONTER DE 7 A 1							
14								
15								
16	MSQDE - MASQUES DES APPELS PALIERS POUR DESCENDRE DE 7 A 0							
17								
18								
19							PVCRH	PVCRB
1A	PROGRAMMATION DES PV CROISEES POUR ENTRES-NIVEAUX 7-8 / 0-1							
1B								
1C								
1D	NUSPLX - NUMERO DE SIMPLEX EN MULTIPLEX (0 ou 1)							
1E	TFR10 - TEMPO DE FILTRAGE SUR LE 10 (0 A 0,5 SECONDES [EN 1/100 SECONDES])							
1F	TPRAU - TEMPO DE RAPPEL AUTOMATIQUE (1 A 255 SECONDES [EN SECONDES])							
20	RAUFAC1		TRAPM	NIVRAU - NIVEAU DE RAPPEL AUTOMATIQUE				
21	TGONG - TEMPO DU GONG (0,1 A 10 SECONDES [EN 1/10 SECONDES])							
22	COMDEM - COMPTEUR DE DEMARRAGES : 2 CHIFFRES DE DROITE							
23	COMDEM - COMPTEUR DE DEMARRAGES : 2 CHIFFRES DU MILIEU							
24	COMDEM - COMPTEUR DE DEMARRAGES : 2 CHIFFRES DE GAUCHE							
25	NUMAR0 - NUMERO D'ORDRE DANS LE MOIS DE PRODUCTION(UNITES/DIZAINES)							
26	NUMAR1 - MOIS DE PRODUCTION EN HEXADECIMAL (CENTAINES DU N° DE POSITION)							
27	NUMAR2 - ANNEE DE PRODUCTION DE L'ARMOIRE							
28	REPT00 - REPETITEUR DE POSITION AU NIVEAU 00							
29 à 2E	REPTxx - REPETITEUR DE POSITION AU NIVEAU xx							
2F	REPT7 - REPETITEUR DE POSITION AU NIVEAU 7							
	ADAPTATION A UNE CENTRALE HYDRAULIQUE SPECIFIQUE NON TYPEE (CYHYD)							
38	V4	V3	V2	V1		LIGNE	TRIANGLE	ETOILE
39	V4	V3	V2	V1		LIGNE	TRIANGLE	ETOILE
3A	V4	V3	V2	V1		LIGNE	TRIANGLE	ETOILE
3B	V4	V3	V2	V1		LIGNE	TRIANGLE	ETOILE
3C	V4	V3	V2	V1		LIGNE	TRIANGLE	ETOILE
3D	V4	V3	V2	V1		LIGNE	TRIANGLE	ETOILE
3E	V4	V3	V2	V1		LIGNE	TRIANGLE	ETOILE
3F	V4	V3	V2	V1		LIGNE	TRIANGLE	ETOILE
40	RGPT	VERSTF1	P1SFCOU	P1SFCFE	PMAFCP1	MSTPMP1	AMPSEC1	MSTPRP1
41	TP01 - TEMPO DE PORTE 1 (2 A 255 SECONDES [EN SECONDES])							
42	TREP1 - TEMPO DE REOUVERTURE DE PORTE 1 (1 A 255 SECONDES [EN SECONDES])							
43	FACE1		NIVMHS - NIVEAU DE MISE HORS SERVICE					
44	TIRP1 - TEMPO D'INVERSION DES RELAIS DE LA PORTE1 (0 A 2,55 S. [EN 1/100 SEC])							
45	TFR8 - TEMPO DE FILTRAGE DES REBONDS SUR LE '8' (0 A 2,55 S. [EN 1/100 SEC])							
46	TVP1/2 - TEMPORISATION DE VERROUILLAGE DE PORTES 1&2 (1 A 255 S. [EN SEC])							
47	TIGPO1 - TEMPO D'INTEGRATEUR DE PORTE 1 (1 A 255 SECONDES [EN SECONDES])							

LISTE DES PARAMETRES PAR ORDRE NUMERIQUE DE LEUR ADRESSE (2/2)

AD	bât 7	bât 6	bât 5	bât 4	bât 3	bât 2	bât 1	bât 0
48	RCAME1N00			PORCAB1N0	OUAVAP1N0	STP1OUN0	SER1IN0	OUNSIM1N0
49 à 4E	RCAME1Nxx			PORCAB1Nxx	OUAVAP1Nxx	STP1OUNxx	SER1INxx	OUNSIM1Nxx
4F	RCAME1N7			PORCAB1N7	OUAVAP1N7	STP1OUN7	SER1IN7	OUNSIM1N7
58	TDEMYD - TEMPO DE DEMARRAGE Y/D (0 A 6 SECONDES [EN ^{1}/10 SECONDES])							
59	TARMVT - TEMPO D'ARRET DU MOUVEMENT (0 A 2,55 S. [EN ^{1}/100 SEC])							
5A	TPMPVM - TEMPO DE PROLONGATION DU MVT PETITE VITESSE (0 A 0,5 S. [EN ^{1}/100 SEC])							
5B	TYPHYD - TYPE DE CENTRALE HYDRAULIQUE							
5C		RAMDES	BASE8N		DNH		DEMDIR	TAQUET
5D								
5E	TRAUN0 - TEMPO DE RAPPEL AUTOMATIQUE AU NIVEAU 0 (0 A 15 MINUTES. [EN MINUTE])							
5F				STPREG	DCTQET		REGDRAL	
60								
61								
62								
63	CABVID	SHTCS/	ISOCLI	RMLIFT		RREGUL	OuAvARCli	TPRAL
64								
67								
68								
69 à 76								
77								
		SPG3	SPG2	SPG1		SPG3	SPG2	SPG1
78		RF - RONFLEUR DE SURCHARGE				VSU - VOYANT DE SURCHARGE		
79		VHS - VOYANT HORS SERVICE				GONG - SORTIE GONG		
7A		INH1 - SORTIE INHIBITION				VPMP - VOYANT POMPIER		
7B		CAM				LU - LUMIERE AUTOMATIQUE		
7E	DEF N-2 - CODE DE DEFAUT 3							
7F	DEF N-3 - CODE DE DEFAUT 4							
	OPTION DISTANCE DE RALENTISSEMENT EN FONCTION DE LA T° D'HUILE							
C0	TEMPERATURE JUSQUE LAQUELLE LA DISTANCE C8 EST CHOISIE							
C1	TEMPERATURE JUSQUE LAQUELLE LA DISTANCE C9 EST CHOISIE							
C2	TEMPERATURE JUSQUE LAQUELLE LA DISTANCE CA EST CHOISIE							
C3	TEMPERATURE JUSQUE LAQUELLE LA DISTANCE CB EST CHOISIE							
C4	TEMPERATURE JUSQUE LAQUELLE LA DISTANCE CC EST CHOISIE							
C5	TEMPERATURE JUSQUE LAQUELLE LA DISTANCE CD EST CHOISIE							
C6	TEMPERATURE JUSQUE LAQUELLE LA DISTANCE CE EST CHOISIE							
C7	TEMPERATURE JUSQUE LAQUELLE LA DISTANCE CF EST CHOISIE							
	OPTION DISTANCE DE RALENTISSEMENT EN FONCTION DE LA T° D'HUILE							
C8	DISTANCE DE RALENTISSEMENT ↑ (EN %) CHOISIE JUSQUE LA TEMPERATURE C0							
C9	DISTANCE DE RALENTISSEMENT ↑ (EN %) CHOISIE JUSQUE LA TEMPERATURE C1							
CA	DISTANCE DE RALENTISSEMENT ↑ (EN %) CHOISIE JUSQUE LA TEMPERATURE C2							
CB	DISTANCE DE RALENTISSEMENT ↑ (EN %) CHOISIE JUSQUE LA TEMPERATURE C3							
CC	DISTANCE DE RALENTISSEMENT ↑ (EN %) CHOISIE JUSQUE LA TEMPERATURE C4							
CD	DISTANCE DE RALENTISSEMENT ↑ (EN %) CHOISIE JUSQUE LA TEMPERATURE C5							
CE	DISTANCE DE RALENTISSEMENT ↑ (EN %) CHOISIE JUSQUE LA TEMPERATURE C6							
CF	DISTANCE DE RALENTISSEMENT ↑ (EN %) CHOISIE JUSQUE LA TEMPERATURE C7							
	OPTION DISTANCE DE RALENTISSEMENT EN FONCTION DE LA T° D'HUILE							
A8	DISTANCE DE RALENTISSEMENT ↓ (EN %) CHOISIE JUSQUE LA TEMPERATURE C0							
A9	DISTANCE DE RALENTISSEMENT ↓ (EN %) CHOISIE JUSQUE LA TEMPERATURE C1							
AA	DISTANCE DE RALENTISSEMENT ↓ (EN %) CHOISIE JUSQUE LA TEMPERATURE C2							
AB	DISTANCE DE RALENTISSEMENT ↓ (EN %) CHOISIE JUSQUE LA TEMPERATURE C3							
AC	DISTANCE DE RALENTISSEMENT ↓ (EN %) CHOISIE JUSQUE LA TEMPERATURE C4							
AD	DISTANCE DE RALENTISSEMENT ↓ (EN %) CHOISIE JUSQUE LA TEMPERATURE C5							
AE	DISTANCE DE RALENTISSEMENT ↓ (EN %) CHOISIE JUSQUE LA TEMPERATURE C6							
AF	DISTANCE DE RALENTISSEMENT ↓ (EN %) CHOISIE JUSQUE LA TEMPERATURE C7							
	MINIBLOC							
FF	CA	CB	INS	POMP	NIV	10	8	6

LISTE DES PARAMETRES (1/3)

Le tableau ci-dessous contient la liste des paramètres qui affectent le fonctionnement des équipements **ALPHA SYSTEM** ; ces paramètres sont classés dans l'ordre alphabétique de leur nom.

Outre le nom et la signification de chaque paramètre, le tableau fournit l'adresse du paramètre dans la mémoire de l'équipement, le numéro du bâtonnet éventuel.
Les noms des paramètres «bâtonnets» sont imprimés en italique

Nom	Signification	Adresse	Bât.
2V	2 Vitesses ? αSYSTEM -A-, -H-, -B- & -HB-	Ad.08	Bât. 7
AMPSEC1	Arrêt du Mouvement de la Porte n°1 sur l'arrivée des SECurités	Ad.40	Bât. 1
APCL	Appel Palier CLignotant ?	Ad.08	Bât. 6
Base 8N	BASE 8 Niveaux	Ad.5C	Bât. 5
Blocag	BLOCAGe ?	Ad.07	Bât. 7
CABVID	Option Cabine vide	Ad.63	Bât. 7
CARPO1	Gestion des caractéristiques mécaniques de la porte 1	Ad.40	
COMDEM	COMpteur de DEMarrages	Ad.22	
COMDEM	COMpteur de DEMarrages	Ad.23	
COMDEM	COMpteur de DEMarrages	Ad.24	
CyHyd	Cycle hydraulique	Ad.38 à 3F	
DCOPRO	Défaut COntacteurs PROvisoires ?	Ad.07	Bât. 6
DCTqet	Doublement de la tempo ConTrôle TaQuET ?	Ad.5F	Bât. 3
Def n	Pile de défauts. Code du dernier défaut	Ad.00	
Def n-1	Pile de défauts. Code de l'avant dernier défaut	Ad.01	
Def n-2	Pile de défauts. Code du défaut N-2	Ad.7E	
Def n-3	Pile de défauts. Code du défaut N-3	Ad.7F	
DemDir	DEMarrage DIRect ?	Ad.5C	Bât. 1
DisRal	Distance de ralentissement choisies en fontion des températures programmées aux adresses C0-C8	Ad.C8-CF	
DNH	Défaut de Niveau d'Huile	Ad.5C	Bât. 3
EffNSel	EFFacement Non Sélectif ?	Ad.08	Bât. 3
ETOILE	Contacteur ETOILE ?	Ad.38 à 3F	Bât. 0
FACE 1	Niveau de mise hors service porte ouverte face 1	Ad.43	Bât. 7
FLCLIG	FLèches CLIGnotantes ?	Ad.08	Bât. 5
FLPDP	FLèches Prochain DéPart ?	Ad.08	Bât. 4
FoncP1	Fonctionnement de la porte 1 par niveau	Ad.48 à 4F	
FoncP2	Fonctionnement de la porte 2 par niveau	Ad.68 à 77	
GongAr	GONG à l'ARrêt ?	Ad.09	Bât. 7
IgPPro	IntéGrateur Porte PROvisoire ?	Ad.09	Bât. 6
IGV	Inspection en Grande Vitesse ?	Ad.09	Bât. 5
IPF	Isonivelage Portes Fermées ?	Ad.08	Bât. 1
IPO	Isonivelage Portes Ouvertes ?	Ad.08	Bât. 0
ISO	ISOnivelage ?	Ad.02	Bât. 5
ISOCli	ISOnivelage CLIent ?	Ad.63	Bât. 5
LIGNE	Contacteur LIGNE ?	Ad.38 à 3F	Bât. 2
MASMPX	MASse en MultiPleX ?	Ad.08	Bât. 2
MHSPF	Mise Hors Service Portes Fermées ?	Ad.09	Bât. 2
MLIFT	Régulation MLIFT ?	Ad.02	Bât. 4

LISTE DES PARAMETRES (2/3)

Nom	Signification	Adresse	Bât.
MPVHZ	Mouvement PV Hors Zone ?	Ad.07	Bât. 2
MsqCab	Masque des envois « cabine »	Ad.10	
MsqDE	Masque des appels « pour descendre »	Ad.16	
MsqMo	Masque des appels « pour monter »	Ad.13	
MSTPMP1	Maintien Sous Tension Pendant la Marche de la Porte n°1	Ad.40	Bât. 2
MSTPRP1	Maintien Sous Tension PeRmanent de la Porte n°1	Ad.40	Bât. 0
NbOper	Nombre d'OPERateurs ?	Ad.03	
NIVINF	NIVeau INFérieur ?	Ad.05	
NIVMHS	NIVeau de Mise Hors Service	Ad.43	
NivRAu	NIVeau de Rappel AUtomatique	Ad.20	
NIVSUP	NIVeau SUPérieur ?	Ad.04	
NUMARx	NUMéro d'ARmoire	Ad.25 & 26	
NUSPLX	Numéro de SimPLex	Ad.1D	
NVPRIN	NiVeau PRINcipal?	Ad.06	
OPED	Option ED ?	Ad.07	Bât. 1
OpREVM	Option REVision Montée ?	Ad.07	Bât. 3
OptMan	OPTion MANoeuvre de rappel ?	Ad.07	Bât. 4
OptPOM	OPTion POMpier ?	Ad.09	Bât. 3
OPTSP	OPTion Suspension Palière ?	Ad.07	Bât. 5
OUAvAP1Nx	Ouverture avant arrêt de la porte n°1 au niveau x	Ad.48 à 4F	Bât. 3
OUAvAP2Nx	Ouverture avant arrêt de la porte n°2 au niveau x	Ad.68 à 77	Bât. 3
OuAvAr	Ouverture Avant ARrêt ?	Ad.02	Bât. 1
OuAvARCli	Ouverture AVant Arrêt CLIent ?	Ad.63	Bât. 1
OUNSim1Nx	Ouverture non simultanée au niveau x	Ad.48 à 4F	Bât. 0
OUNSim2Nx	Ouverture non simultanée au niveau x	Ad.68 à 77	Bât. 0
OuvPre	OUVerture sur présence ?	Ad.07	Bât. 0
P1SFcfe	Porte 1 Sans Fin de Course FErmeture	Ad.40	Bât. 4
P1SFcou	Porte 1 Sans Fin de Course OUverture	Ad.40	Bât. 5
PFLSGV	Pas de Flèches de Sens en GV ?	Ad.09	Bât. 4
PMAFCP1	Prolongation du Mouvement Après Fin de Course Porte n°1	Ad.40	Bât. 3
PorCab1Nx	PORte CABine 1 au Niveau x	Ad.48 à 4F	Bât. 4
PorCab2Nx	PORte CABine 2 au Niveau x	Ad.68 à 77	Bât. 4
PVC	PV croisées pour entre niveau	Ad.1A	
PVC0001	PV Croisées pour l'entre-niveau 00-01 ?	Ad.1A	Bât. 0
PVC0102	PV Croisées pour l'entre-niveau 01-02 ?	Ad.1A	Bât. 1
PVC0203	PV Croisées pour l'entre-niveau 02-03 ?	Ad.1A	Bât. 2
PVC0304	PV Croisées pour l'entre-niveau 03-04 ?	Ad.1A	Bât. 3
PVC0405	PV Croisées pour l'entre-niveau 04-05 ?	Ad.1A	Bât. 4
PVC0506	PV Croisées pour l'entre-niveau 05-06 ?	Ad.1A	Bât. 5
PVC0607	PV Croisées pour l'entre-niveau 06-07 ?	Ad.1A	Bât. 6
PVC0708	PV Croisées pour l'entre-niveau 07-08 ?	Ad.1A	Bât. 7
PVCRB	PV Croisées Bas ?	Ad.19	Bât. 0
PVCRH	PV Croisées Haut ?	Ad.19	Bât. 1
RamDes	RAMassage DEScente ?	Ad.5C	Bât. 6
RAuFAC1	Rappel Automatique Face 1	Ad.20	Bât. 7
RCame1Nx	Retard CAME porte 1 au niveau x	Ad.48 à 4F	Bât. 7
RCame2Nx	Retard CAME porte 2 au niveau x	Ad.68 à 77	Bât. 7
RecaV1	RECAlage en vitesse V1 ?) EN αSYSTEM -B-	Ad.08	Bât. 7
RegDRal	REGulation de la Distance de RALentissement ?	Ad.5F	Bât. 1
REGUL	REGULation ?	Ad.02	Bât. 7

LISTE DES PARAMETRES (3/3)

Nom	Signification	Adresse	Bât.
REPTxx	REPétiteur au niveau xx (de 0 à 7)	Ad.28 à 2F	
RGPT	option RGPT	Ad.40	Bât. 7
RMLIFT	Régulation MLIFT ?	Ad.63	Bât. 4
RREGUL	REGULation	Ad.63	Bât. 2
SER1INx	Service 1 interdit au niveau x	Ad.48 à 4F	Bât. 1
Ser2Inx	Service 2 interdit au niveau x	Ad.68 à 77	Bât. 1
SHTCS	Option Shuntage du CS	Ad.63	Bât. 6
SPGw	Réglage des sorties programmables	Ad.78	
SPGx	Réglage des sorties programmables	Ad.79	
SPGy	Réglage des sorties programmables	Ad.7A	
SPGz	Réglage des sorties programmables	Ad.7B	
StP1OUNx	Stationnement porte 1 ouvertes au niveau x	Ad.48 à 4F	Bât. 2
StP2OUNx	Stationnement porte 2 ouvertes au niveau x	Ad.68 à 77	Bât. 2
STpReg	Sonde de TemPérature pour REGulation ?	Ad.5F	Bât. 4
Taquet	TAQUET ?	Ad.5C	Bât. 0
TArMvt	Temporisation d'ARrêt du MouVemenT	Ad.59	
TCAPGV	Temporisation du CAPteur en Grande Vitesse	Ad.0E	
TCAPPV	Temporisation du CAPteur en Petite Vitesse	Ad.0F	
TDemYD	Temporisation de DEMarrage EToile-Triangle	Ad.58	
TemPr	Températures programmées en fonction des distances C8-CF choisies	Ad.C0-C7	
TFR10	Temporisation de Filtrage des Rebonds sur le « 10 »	Ad.1E	
TFR8	Temporisation de Filtrage des Rebonds sur le « 8 »	Ad.45	
TGONG	Temporisation du GONG	Ad.21	
TIg	Temporisation d'IntéGrateur	Ad.0A	
TIGPO1	Temporisation d'IntéGrateur de Porte 1	Ad.47	
TINS	Temporisation d'INSpection	Ad.0D	
TIRP1	Temporisation d'Inversion des Relais de Porte n°1	Ad.44	
TPLU	Temporisation LUmière automatique	Ad.0C	
TPMPVM	Temporisation de Prolongation du Mouvement Petite Vitesse en montée	Ad.5A	
TPO1	Temporisation de la porte n°1	Ad.41	
TPRAL	Temporisation de porte ralongée	Ad.63	
TpRAu	Temporisation de Rappel AUtomatique	Ad.1F	
TPV	Temporisation de Petite Vitesse	Ad.0B	
TPV1/2	Temporisation de Verrouillage temporisée	Ad.46	
TRapM	Temporisation de RAPpel automatique en Minutes	Ad.20	Bât. 5
TRAuN0	Temporisation de Rappel AUtomatique au Niveau 0	Ad.5E	
TREP1	Temporisation de réouverture de la porte n°1	Ad.42	
TRIANGLE	Contacteur TRIANGLE ?	Ad.38 à 3F	Bât. 1
TypHyd	TYPe de centrale HYDraulique	Ad.5B	
TYPOMP	Type de POMpier ?	Ad.09	Bât. 1 & 0
Usine	Options USINE	Ad.02	
V1	Vanne V1 ?	Ad.38 à 3F	Bât. 4
V2	Vanne V2 ?	Ad.38 à 3F	Bât. 5
V3	Vanne V3 ?	Ad.38 à 3F	Bât. 6
V4	Vanne V4 ?	Ad.38 à 3F	Bât. 7
VerSTF1	VERrouillage Sur Témoin de Fermeture de la porte 1	Ad.40	Bât. 6

Chapitre III.5)

LISTE
DES
ENTREES / SORTIES

III.5) LISTE DES ENTREES / SORTIES PAR ORDRE NUMERIQUE DE LEUR ADRESSE

AD	bât 7	bât 6	bât 5	bât 4	bât 3	bât 2	bât 1	bât 0
00	C7	C6	C5	C4	C3	C2	C1	C0
01								
02								
03	M7	M6	M5	M4	M3	M2	M1	M0
04								
05								
06	D7	D6	D5	D4	D3	D2	D1	M0
07								
08								
09								
0A								
0B								
0C	SU		ED	MAN/	INS/	GM	GD	MASS/
0D			PH/	THV/DNH	RP/NHM	RG/RL	RM/RY	RD/R∆
0E	RKISO	RZONE		PRIC	NS	SUSD	MHS	POMP/
0F				FF1	COI1	CS1/	FCFE1/	FCOU1/
10								
11					EXD	EXM	CAB	CAA
12				MTH/	STH/	« 10 »	« 8 »	« 6 »
13	CREP	LU	FE1	OU1	CAM	GV/PV	DE	MO
14	V0(VF)	V1(VF)		SH8		INH1		
15	DEF	GONG	FD	FM	VSU	RF	VHS	VPMP
16	QC7	QC6	QC5	QC4	QC3	QC2	QC1	QC0
17								
18								
19	QM7	QM6	QM5	QM4	QM3	QM2	QM1	QM0
1A								
1B								
1C	QD7	QD6	QD5	QD4	QD3	QD2	QD1	QD0
1D								
1E								
1F	POS7	POS6	POS5	POS4	POS3	POS2	POS1	POS0
20								
21								
24	POSLOG - POSITION LOGIQUE DE L'APPAREIL							
28			CL					
61	V4(H)	V3(H)	V2(H)	V1(H)	ECOTAQ	L	∆	Y
62						IGV	TACQ2	TACQ1
65	T°HUILE - TEMPERATURE DE L'HUILE							
	MINIBLOC							
FF	CA	CB	INS/	POMP/	NIV/ZDEVR	« 10 »	« 8 »	« 6 »

LISTE DES ENTREES / SORTIES (1/2)

Le tableau ci-dessous contient la liste des variables qui affectent le fonctionnement des équipements **ALPHA SYSTEM** ; ces paramètres sont classés dans l'ordre alphabétique de leur nom.

Outre le nom et la signification de chaque variable, le tableau fournit l'adresse de la variable dans la mémoire des équipements, le numéro du bâtonnet éventuel, et le numéro de la page à laquelle est décrit la variable dans la présente documentation.
Les noms des variables «bâtonnets» sont imprimés en italique

Nom	Signification	Adresse	Bât.
« 10 »	Portes verrouillées	Ad.12	Bât. 2
« 10 »	Portes verrouillées	Ad.FF	Bât. 2
« 6 »	sécurités premières établies	Ad.12	Bât. 0
« 6 »	sécurités premières établies	Ad.FF	Bât. 0
« 8 »	Portes fermées	Ad.12	Bât. 1
« 8 »	Portes fermées	Ad.FF	Bât. 1
APPALD	Appels « paliers » pour descendre M0, D1à D7	Ad.06	
APPALM	Appels « paliers » pour monter M0 à M7	Ad.03	
CA	Capteur A	Ad.FF	Bât. 7
CAA	Capteur, faisceau A	Ad.11	Bât. 0
CAB	Capteur, faisceau B	Ad.11	Bât. 1
CAM	Came	Ad.13	Bât. 3
CB	Capteur B	Ad.FF	Bât. 6
CL	Signalisation occupé (Clignotant)	Ad.28	Bât. 5
COI1	Contact de coincement de la porte 1	Ad.0F	Bât. 3
CREP	Commun répétiteur de position	Ad.13	Bât. 7
CS1	Cellule de seuil de la porte 1	Ad.0F	Bât. 2
D	relais TRIANGLE -D-	Ad.61	Bât. 1
DE	relais descente	Ad.13	Bât. 1
DEF	Voyant défaut	Ad.15	Bât. 7
DNH	Défaut de niveau d'huile	Ad.0D	Bât. 4
EcoTaq	ECOnomiseur de TAQuets	Ad.61	Bât. 7
ED	Contact Extrême Descente	Ad.0C	Bât. 5
ENVCAB	Envois « cabine » C0 à C7	Ad.00	
EXD	Contact extrême descente	Ad.11	Bât. 3
EXM	Contact extrême montée	Ad.11	Bât. 2
FCFE1	Fin de course fermeture de la porte 1	Ad.0F	Bât. 1
FCOU1	Fin de course ouverture de la porte 1	Ad.0F	Bât. 0
FD	Flêche descente	Ad.15	Bât. 5
FE1	relais de fermeture de porte n° 1	Ad.13	Bât. 5
FF1	Fermeture Forcée de la porte 1	Ad.0F	Bât. 4
FM	Flêche montée	Ad.15	Bât. 4
GD	Graissage descente	Ad.0C	Bât. 1
GM	Graissage montée	Ad.0C	Bât. 2
GONG	GONG	Ad.15	Bât. 6
GV/PV	relais Grande vitesse / Petite vitesse	Ad.13	Bât. 2
IGV	Inspection Grande Vitesse	Ad.62	Bât. 2
INH1	Inhibition de la porte n° 1	Ad.14	Bât. 2
INS	Manoeuvre d'inspection	Ad.0C	Bât. 3
INS	INSpection	Ad.FF	Bât. 5

LISTE DES ENTREES / SORTIES (2/2)

Nom	Signification	Adresse	Bât.
L	relais LIGNE -L-	Ad.61	Bât. 2
LU	Lumière automatique	Ad.13	Bât. 6
MAN	Manoeuvre de rappel	Ad.0C	Bât. 4
MASS	Relais de masse	Ad.0C	Bât. 0
MHS	Mise hors service	Ad.0E	Bât. 1
MO	relais montée	Ad.13	Bât. 0
MTH	Mesure de la Température de l'Huile	Ad.12	Bât. 4
NHM	Niveau d'huile minimum	Ad.0D	Bât. 3
NIV/ZDEVR	zones de NIVeau et de Déverrouillage	Ad.FF	Bât. 3
NS	Non stop	Ad.0E	Bât. 3
OU1	relais d'ouverture de porte n° 1	Ad.13	Bât. 4
PH	Relais de phase	Ad.0D	Bât. 5
POMP	manoeuvre POMPier	Ad.0E	Bât. 0
POMP	manoeuvre POMPier	Ad.FF	Bât. 4
POS0-7	Sorties de positionnement POS0 à POS7	Ad.1F	
PosLog	Position logique de l'appareil	Ad.24	
PRIC	Priorité cabine	Ad.0E	Bât. 4
QCAB	Quittances « cabines » QC0 à QC7	Ad.16	
QDPAL	Quittances palières descente QD1 à QD7	Ad.1C	
RD	Retour du contacteur descente	Ad.0D	Bât. 0
RD(R∆)	Retour du contacteur Triangle -D-	Ad.0D	Bât. 0
RF	Ronfleur de surcharge	Ad.15	Bât. 2
RG	Retour du contacteur Grande vitesse	Ad.0D	Bât. 2
RKISO	Retour (K)Contacteur ISOnivelage	Ad.0E	Bât. 7
RL	Retour du contacteur ligne	Ad.0D	Bât. 2
RM	Retour du contacteur montée	Ad.0D	Bât. 1
RP	Retour du contacteur petite vitesse	Ad.0D	Bât. 3
RY	Retour du contacteur Etoile -Y-	Ad.0D	Bât. 1
RZONE	Relais de ZONE des portes	Ad.0E	Bât. 6
SH8	Shuntage du « 8 »	Ad.14	Bât. 4
STH	Sonde THermique	Ad.12	Bât. 3
SU	Surcharge	Ad.0C	Bât. 7
SUSD	SUSpension de Départ	Ad.0E	Bât. 2
T°Huile	Température de l'Huile	Ad.65	
TACQ1	TAQuet 1	Ad.62	Bât. 0
TACQ2	TAQuet 2	Ad.62	Bât. 1
THV	Thermique de ventilation	Ad.0D	Bât. 4
V0	Vitesse 0	Ad.14	Bât. 7
V1	Vitesse 1	Ad.14	Bât. 6
V1	relais électroVanne n° 1	Ad.61	Bât. 3
V2	relais électroVanne n° 2	Ad.61	Bât. 4
V3	relais électroVanne n° 3	Ad.61	Bât. 5
V4	relais électroVanne n° 4	Ad.61	Bât. 6
VHS	Voyant hors service	Ad.15	Bât. 1
VPMP	Voyant pompier	Ad.15	Bât. 0
VSU	Voyant de surcharge	Ad.15	Bât. 3
Y	relais étoile -Y-	Ad.61	Bât. 0

Chapitre III.6)

LISTE
DES
CODE DE DEFAUTS

III.6) LISTE DES CODES DE DEFAUTS (1/3)

DEFAUTS VISUALISES SUR LES EQUIPEMENTS ALPHA SYSTEM.

La lettre située entre parenthèses précise le type de Défaut.

- (A) signifie que le défaut est définitif et qu'il faut couper puis remettre l'alimentation pour faire une réinitialisation (RESET).
- (B) signifie que le défaut est provisoire et donc que si la cause disparaît, la manoeuvre travaille à nouveau normalement.
- (C) signifie que le défaut est provisoire si le technicien l'a demandé en programmant l'option « défaut provisoire ». (DCOPRO - Ad.07 - Bât.06)
- (D) signifie que le défaut peut être ignoré si le technicien l'a demandé.
- (*) signifie que le code du défaut n'est pas enregistré dans la pile de défauts. La pile de défauts des équipements **ALPHA SYSTEM** se trouve aux adresses **00**, **01**, **7E** et **7F**, petit interrupteur à glissière de GAUCHE vers le bas. A l'adresse **00** on trouve le dernier défaut et à l'adresse **7F** le plus ancien enregistré.

Avant de quitter le chantier, nous vous conseillons de mettre la pile de défaut à 00 afin de mieux surveiller les pannes.

N°DEFAUT	SIGNIFICATION	TYPE DE DEFAUT
-01-	DEFAUT DE MASSE.	(B)
-02-	TEMPO DE PETITE VITESSE.	(A)
-03-	TEMPO DE REVISION.	(D)
-04-	COUPURE DES SECURITES AVANT LE « 6 ».	(B)
-05-	THERMIQUE DE VENTILATION (THV).	(B)
-06-	ABSENCE REPETITIVE DU « 10 » AU RECALAGE.	(A)
-07-	ERREUR DANS LA PROGRAMMATION DES SORTIE SPG1 A SPG3.	(A)
-08-	SUSPENSION DEPART (SUSD).	(B,*)
-09-	SONDE THERMIQUE OU THERMOCONTACT DE SECURITE (STH).	(B)
-10-	INVERSION DU SENS DE ROTATION (DETECTION PAR CAPTEUR).	(A)
-11-	INTERPRETATION IMPOSSIBLE DES CAPTEURS.	(A)
-12-	UN DES CONTACTEURS NON DECOLLE A L'ARRIVEE.	(C)
-13-	CONTACTEUR « GV » NON DECOLLE AU PASSAGE « PV ».	(C)
-14-	CONTACTEUR « PV » NON COLLE LORS DE SA COMMANDE.	(C)

LISTE DES CODES DE DEFAUTS (2/3)

N°DEFAUT	SIGNIFICATION	TYPE DE DEFAUT
-15-	CONTACTEUR « MO » OU « DE » NON COLLE LORS DE LEUR COMMANDE.	(C)
-17-	MANQUE OU INVERSION DE PHASES (PH).	(B)
-18-	RECALAGE IMPOSSIBLE PAR SUITE D'INFORMATIONS ERRONEES DU CAPTEUR.	(A)
-19-	COUPURE DU « 6 » EN MARCHE.	(B)
-21-	ABSENCE DU « 10 », DEFAUT DE VERROUILLAGE.	(B)
-22-	INTEGRATEUR DE GLISSEMENT.	(A)
-23-	COUPURE DU « 6 » EN MARCHE	(B)
-26-	COUPURE ANORMALEMENT LONGUE DU FAISCEAU A.	(A)
-27-	COUPURE ANORMALEMENT LONGUE DU FAISCEAU B.	(A)
-28-	UN DES CONTACTEURS N'EST PAS DECOLLE AU DEMARRAGE.	(C)
-29-	CONTACTEUR « GV » NON COLLE LORS DE SA COMMANDE.	(C)
-30-	CONTACTEUR « PV » COLLE LORS DE LA COMMANDE « GV ».	(C)
-31-	DEFAUT DE SURCHARGE (SU).	(B,*)
-36-	LE NIVEAU DE PRINCIPAL EST SUPERIEUR AU NIVEAU LE PLUS HAUT.	(A)
-37-	LA PROGRAMMATION DU NIVEAU SUPERIEUR EST PLUS GRANDE QUE 16 OU QUE 8 EN NIVEAUX SELECTIFS.	(A)
-38-	NIVEAU DE RECALAGE, DE RAPPEL AUTOMATIQUE OU DE « MISE HORS SERVICE » PLUS ELEVE QUE LE NIVEAU SUPERIEUR.	(A)
-39-	LA TENSION SECTEUR EST TROP FAIBLE.	(B)
-40-	LA TENSION SECTEUR EST TROP IMPORTANTE.	(B)
-41-	« 8 » COUPE, PORTE AUTO FERMEE SOUS ORIENTATION.	(B)
-42-	PROGRAMMATION ERRONEE DU NOMBRE D'OPERATEURS DE PORTES (SUPERIEUR A 2).	(A)
-43	FIN DE COURSE NECESSAIRE SUR OPERATEUR CABINE	(A)
-44-	ABSENCE DU « 10 » (OPERATEUR NUMERO 1).	(B)
-46-	BLOCAGE PORTE EN « OUVERTURE » OPERATEUR NUMERO 1.	(C)
-47-	BLOCAGE PORTE EN « OUVERTURE » OPERATEUR NUMERO 2.	(C)
-48-	BLOCAGE PORTE EN « FERMETURE » OPERATEUR NUMERO 1.	(C)
-49-	BLOCAGE PORTE EN « FERMETURE » OPERATEUR NUMERO 2.	(C)

LISTE DES CODES DE DEFAUTS (3/3)

N°DEFAUT	SIGNIFICATION	TYPE DE DEFAUT
-50-	FONCTION « MISE HORS SERVICE » ENCLENCHEE (MHS).	(B,*)
-51-	FONCTION « PRIORITE CABINE » EN COURS (PRIC).	(B,*)
-52-	COUPURE DU « 10 » EN MARCHE.	(B)
-53-	FONCTION « POMPIER » EN COURS (POM).	(B,*)
-54-	FONCTION « NON STOP » OU « COMPLET » EN COURS (NS).	(B,*)
-55-	NON DECOLLAGE DU CONTACTEUR « ISO ».	(A)
-56-	NON COLLAGE DU CONTACTEUR « ISO » LORS DE SA COMMANDE.	(B)
-57-	DEPASSEMENT DE LA « ZONE ISO » EN MOUVEMENT « ISO ».	(A)
-58-	« POMPAGE ISO » SUPERIEURE A 3.	(B)
-59-	MOUVEMENT D'ISO SUPERIEUR A LA TEMPO ISO.	(A)
-60-	ALTITUDE MAXIMUM PROGRAMMEE TROP ELEVEE.	(A)
-61-	ERREUR DE PROGRAMMATION DES NIVEAUX.	(A)
-62-	DEFAUT CAPTEUR O03.	(A)
-63-	CABINE SIMULTANEMENT PRESENTE EN HAUT ET EN BAS.	(A)
-64-	MANOEUVRES DE RAPPEL ET D'INSPECTION ENCLENCHEES SIMULTANEMENT.	(B)
-65-	DEFAUT DEFINITIF DE REGULATION. ALLER LIRE LE CODE DU DEFAUT SUR LE MLIFT.	(B)
-66-	DEFAUT PROVISOIRE DE REGULATION. ALLER LIRE LE CODE DU DEFAUT SUR LE MLIFT.	(B)
-69-	DERIVE APRES COUPURE DU DISPOSITIF HORS-COURSE DE SECURITE.	(A,C)
-70-	TAQUETS NON RETRACTES LORS DE LEUR COMMANDE.	(A)
-71-	TAQUETS RELACHES EN MARCHE.	(B)
-72-	TAQUETS NON RELACHES A L'ARRET.	(A)
-73-	DEFAUT DE NIVEAU D'HUILE.	(A)
-74-	NIVEAU D'HUILE MINIMUM.	(A)
-75-	NON COLLAGE DU CONTACTEUR « ETOILE » LORS DE SA COMMANDE..	(C)
-76-	NON COLLAGE DU CONTACTEUR « TRIANGLE » LORS DE SA COMMANDE..	(C)
-77-	NON COLLAGE DU CONTACTEUR « LIGNE » LORS DE SA COMMANDE..	(C)
-78-	NON DECOLLAGE DU CONTACTEUR « ETOILE » OU « TRIANGLE ».	(C)
-79-	TEMPERATURE DE L'HUILE TROP ELEVEE.	(A,C)